ГЛАВНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПРЕМЬЕРЫ НОВОГО ГОДА стр.16

№1 (871) Январь 2004

WWW.ZR.RU

За рулем



FIAT PANDA
АВТОМОБИЛЬ ГОДА стр. 24



ГАЗ-3106
ВОЗВРАЩЕНИЕ НА РЫНОК ВСЕДОРОЖНИКОВ стр. 36



АМЕРИКАНЕЦ ИЗ ЕВРОПЫ стр. 56

CHRYSLER CROSSFIRE



стр. 28

ТЕСТ OPEL SIGNUM RENAULT VEL SATIS

ISSN 0321-4249
01
9 770321 424045 >



ДИАЛОГ В ПЕРВУЮ СРЕДУ

ДОРОГИЕ «ЗАРУЛЕВЦЫ»!

С ПРИБЛИЖЕНИЕМ НОВОГОДНИХ ПРАЗДНИКОВ НЕИЗМЕННО ОЩУЩАЕШЬ ПРИЛИВ ОПТИМИЗМА, НАДЕЖДЫ И УВЕРЕННОСТИ В ТОМ, ЧТО ЗАВТРА ВСЕ БУДЕТ ЛУЧШЕ, ЧЕМ СЕГОДНЯ. УБЕЖДЕН – БУДУЩЕЕ СОЗДАЕМ МЫ С ВАМИ, СВОИМИ ДЕЛАМИ И МЫСЛЯМИ. НАДЕЮСЬ, ЧТО ТЕ ЖЕ ЧУВСТВА ВЫЗОВЕТ И НАШ ОБНОВЛЕННЫЙ ЖУРНАЛ.

С НОВЫМ ГОДОМ, ДРУЗЬЯ!

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР П. МЕНЬШИХ

В НОЯБРЕ СТРАНИЦУ «ЗА РУЛЕМ» В ИНТЕРНЕТЕ ПОСЕТИЛО 148 059 ЧЕЛОВЕК.

В первую среду каждого месяца с 10 до 19 часов вы можете обратиться в редакцию через Интернет (http://www.zr.ru) или по телефону (095) 207-10-58 и в тот же день получить ответ. Ждем ваших сообщений!

«БОЛЬШЕ АВТОМОБИЛЯ»!

С интересом читал в последних номерах об экспедиции журнала во Владивосток. Одно только сомнение: дорога-то еще не достроена. Не поторопились ли?

СЕРГЕЙ

Нет. Как раз вовремя. «За рулем» смело может записать в свой актив, что первым, собрав автомобили разных марок, познакомил своих читателей, общественность с трансконтинентальной автотрассой, значение которой выходит за российские рамки. Она должна стать своего рода осью межнационального общения для жителей Евразии – от Лиссабона до Владивостока и стран Тихоокеанского региона.

Показательно, что вместе с нами отправились коллеги из популярного французского издания L'Automobile Magazine. И вот недавно в центре Парижа, в Автомобильном клубе Франции (кстати, одном из старейших в Европе), на ежегодной церемонии вручения премий этого журнала прошла презентация снятого нами в пробеге фильма. В зале находились руководящие лица грандов мировой автоиндустрии – «Пежо», «Ситроена», БМВ, «Даймлер-Крайслера» и многих других фирм, звезды автоспорта. Все они аплодисментами приветствовали инициативу «За рулем» – как было здесь подчеркнуто, одного из самых крупных автомобильных изданий Европы.

Инициативы «За рулем» сегодня интересны европейцам, и наш автопробег – это не просто 10 тысяч километров до Владивостока, но, если хотите, еще и свидетельство готовности России к диалогу с миром и в автомобильной сфере.

Наши читатели – участники этого диалога. Для них в этом году ЗР выходит с некоторыми изменениями, суть которых в двух словах – «Больше автомобиля». Больше – и в объеме разнообразной информации, открывающей каждый номер (она включает теперь премьеры новых моделей), больше в том, что связано с ответственным шагом приобретения машины, больше и в знакомстве с самими автомобилями – броские фото, внятные схемы и графики. Надеюсь, вы оцените все это.

«КАЛИНА» УЖЕ ВСЕРЬЕЗ

Слышал сообщение: в новом году наконец-то появится «Калина»! Даже дату начала выпуска называют – ноябрь. А что на самом деле?

ГУН

По нашим сведениям, в январе 2004 года в ОПП ВАЗа действительно начинается сборка первых 15 авто «предпилотной серии». Это седан с 13-дюймовыми колесами, оснащенный восьмиклапанным двигателем 21114 (1600 см³). Потом последуют две подготовительные серии: «Пилот-1» – в апреле и «Пилот-2» – в середине лета. А в ноябре уже «Пилот-3» с обкаткой сборочного конвейера. После этого, скорее всего в начале 2005 года, приступят к сборке полноценной «Калины» для продажи – с АБС, подушками безопасности, устройством преднатяжения ремней и т. д. Надеюсь, освоение «Калины» даст ВАЗу второе дыхание, выведет производство на иной уровень. Редакция вскоре получит одну из «предпилотных» машин, так что читателей ждет подробный рассказ о новой модели.

НОВЫЙ ШТРАФ

Уже ясно – закон об ОСАГО вступает в силу. Значит, с нового года жди штрафа, если не купил полис. Но велико ли будет наказание? Сказано – от 500 до 800 рублей. По каким критериям один будет платить больше, другой меньше? Н. А.

Никакого документа на этот счет, насколько мне известно, нет. Да, наверно, и не может быть. Должностное лицо, в данном случае сотрудник ГАИ, принимая решение, обязан дать справедливое наказание, соразмерное нарушению. Если оно, например, совершено впервые или в силу каких-то объективных обстоятельств, следует штрафовать по нижней планке. На практике часто бывает иначе – по максимуму! Поэтому лучше поскорее позаботиться о покупке полиса.

НЕТ, НЕ РОЗЫГРЫШ

Прочитал в журнале, будто какой-то автомобиль проехал больше 3000 км на литре бензина. Это что – розыгрыш?

ФЕЛИКС

Нет, не розыгрыш, хотя, строго говоря, речь идет не об автомобиле в привычном понимании. Такие соревнования проходят вот уже много лет, а экипажи и моторы создают… студенты колледжей и технических вузов. Правда, ехать в машине может лишь один водитель, притом лежа, и со скоростью не более 50 км/ч. Как все это происходит – читайте в одном из ближайших номеров ЗР.

«РЕНО-Х90» – В КОНЦЕ ГОДА

Похоже, ваш журнал не очень любит АЗЛК. Но все же – что происходит сейчас на заводе?

ПАВЕЛ

К сожалению, ничего не происходит. Ожидают слушания в арбитражном суде дела о банкротстве (оно назначено на конец января). И все-таки о приятном: на части площадей «Москвича», переданных СП «Автофрамос», уже в январе начнется монтаж оборудования, а в конце 2004 года, как сообщил в беседе со мной глава СП г-н Жалинье, будет выпущена пробная партия автомобилей «Рено-Х90» (подробнее об этом – на с. 122).







АКТУАЛЬНО

ТЕХНИКА







РЫНОК И СЕРВИС



СОВЕТ БЕЗОПАСНОСТИ

АВТОКЛУБ



СПОРТ











ЕСТЬ «ИДЕА»!

Собственно говоря, она была и раньше: до начала продаж машину показали в Женеве, Барселоне и во Франкфурте. Но теперь автомобиль появился у европейских дилеров.

Новинка от ФИАТа в профиль очень напоминает «Дэу-Матиз». Однако на внешнем облике сходство заканчивается. Под капотом итальянской малышки современные моторы, среди которых два турбодизеля «Мультиджет» объемом 1,3 л и даже 1,9-литровый 100-сильный. Коробки передач – традиционные механические либо «Дуалоджик» с автоматизированным управлением.

Расход топлива в смешанном цикле с 1,9-литровым дизелем всего 5,5 л/100 км. А если выбрать версию с 1,3-литровым двигателем, то удастся уложиться в 5,1 л. Причем ресурс этого агрегата, по утверждению фирмы, 250 тыс. км. Заглянем в салон «Идеа». Микроклимат заботливо поддерживает двухзонный кондиционер. Водителю помогают двухрежимный усилитель руля «Дуалдрайв» и темпомат, автоматически поддерживающий на шоссе выбранную скорость. Конструкторы не забыли о фарах, автоматически включающихся в сумерках или при въезде в тоннель, и «дворниках», самостоятельно начинающих работать в дождь. Компактный ФИАТ оснастили даже системами стабилизации и распределения тормозных усилий, а также шестью подушками безопасности и активными подголовниками.

FIAT IDEA 1,9 MULTIJET

- Двигатель – дизельный; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4х8х1910 см³; мощность – 74 кВт/100 л. с. при 4000 об/мин; максимальный крутящий момент – 260 Н·м при 1750 об/мин.
- Кузов – 5-местный универсал; база – 2508 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 3930х1698х1660 мм; колеса 195/60R15; объем багажника – 320/1420 л.
- Максимальная скорость – 179 км/ч; разгон до 100 км/ч – 11,5 с.

МУЗЕЙ В ТВЕРДОЙ ОБЛОЖКЕ



Многим читателям памятны рисунки Александра Захарова «Из коллекции «За рулем». Более 10 лет они украшали обложку журнала. И вместе с лаконичными, весьма содержательными текстами Льва Шугурова составили, по существу, энциклопедию отечественного автомобилестроения – с первых шагов до моделей 80-х годов XX века.

Теперь эти превосходные рисунки – всего их 201 – наконец-то собраны в одном альбоме. Его выпустило издательство ЦДТС, а отпечатал Тверской полиграфкомбинат. Книга так и озаглавлена: «Александр Захаров. Рисунки автомобилей». Первое в нашей стране собрание работ автомобильного художника – прекрасный подарок не только ценителям истории, но также всем, кто по-настоящему любит автомобиль и обладает хорошим вкусом.

КОРОТКО

■ Титул «Автомобиль года» в Японии получил «Субару-Легаси», набравший 368 баллов. На



46 очков от него отстает гибридный «Тойота-Приус», спрос на который растет с каждым днем.

■ «Фольксвагену-Туарег Рэйс» предстоит побороться в ралли «Дакар», стартующем в январе. До этого были тестовые заезды в Марокко. За рулем, ко-



нечно же, знаменитая Ютта Кляйншмидт, отметившая «огромный потенциал» нового покорителя пустыни.

■ Экологический ущерб от вредных выбросов автотранспорта в России составляет от четырех до пяти миллиардов долларов в год, что в 8–10 раз превышает показатели других стран. На восстановление последствий этого ущерба в стране расходуют больше средств, чем на превентивные меры.

■ В мае АвтоВАЗ собирается начать реализацию своего проекта «Национальная гоночная серия», в котором представлены спортпрототипы Lada Revolution 2. К этому времени планируют собрать 21 машину.



Первые из них выведут на трек, чтобы побить старый всесоюзный рекорд скорости в классе автомобилей с двигателем 1,5–2 л. Его полвека назад установил Владимир Никитин на автомобиле «Харьков-6».

МЕДАЛЬ «ДЕСЯТКЕ» ВАЗА

«Лада-110» получила одну из главных наград Гаванской международной торгово-промышленной ярмарки, проходившей в конце прошлого года на Кубе. «Десятку» удостоили золотой медали «За качество». Награду представителям АвтоВАЗа вручил Фидель Кастро. «Лады» на острове Свободы пользуются большой популярностью, и не исключено, что в перспективе там будет организовано СП по сборке вазовских автомобилей.

ТИРАЖ – РЕКОРД ГОДА

В номинации «Общероссийский журнал» не в первый раз «За рулем» стал лауреатом Национальной тиражной службы, которая сертифицирует тиражи печатных изданий. Его тираж после кризиса составлял 380 тыс., а в 2003-м уверенно пересек отметку в полмиллиона. Таким тиражом в России не печатается ни один журнал.

«За рулем» стал также лауреатом НТС в номинации «Автомобильное издание». Награды вручил статс-секретарь ОАО «Росгосстрах» Игорь Игнатьев.



ИМЯ ЕМУ – БЕСКОНЕЧНОСТЬ

Япония продолжает экономическое наступление на США: на Северо-Американском континенте открыто производство «Инфинити». Брэнд, который по-русски звучит как «бесконечность», здесь известен куда лучше, чем «Ниссан» (в Европе – наоборот). Название выбрали не случайно: «Бесконечно просторные» и «бесконечно комфортные» автомобили создавали с учетом американского менталитета.

Модель-первенец местной сборки Infinity QX56 называют полноразмерным вседорожником класса люкс. Насчет размера не обманывают: автомобиль не пяти- и даже не семи-, а восьмиместный! Причем во втором ряду – три отдельных кресла с индивидуальной регулировкой каждого. В автомобиле длиной почти 5,3 м и шириной 2 м, разумеется, очень просторно. «Инфинити» отнюдь не «паркетник»: с хайвэя можно смело съехать в прерии, ведь в полноприводной трансмиссии с автоматической пятиступенчатой коробкой есть понижающий ряд передач.

Комплектация QX56 истинно американская: круиз-контроль – адаптивный, в креслах по восемь электромоторов для настройки. Маневрирование задним ходом облегчит парктроник (в базовой комплектации) либо, в качестве опции, видеокамера. Количество же динамиков аудиосистемы «Боус», подстаканников, подушек безопасности значительно превышает число мест.

Под огромным капотом – популярная у американцев 32-клапанная «восьмерка» объемом 5,6 л, развивающая мощность 235 кВт/319 л. с. и крутящий момент 529 Н·м. Момент может передаваться только на задние колеса или автоматически перераспределяться между обоими ведущими мостами вплоть до соотношения 50:50.

О планах продаж «Инфинити-QX56» в Европе пока не сообщают.





FORD FIESTA VAN 1.4TDCi

- Двигатель – дизельный; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x8x1399 см³; мощность – 50 кВт/68 л. с. при 4000 об/мин; максимальный крутящий момент – 160 Н·м при 2000 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.
- Кузов – 2-местный фургон; база – 2487 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 3917x1683x1467 мм; радиус разворота – 4,9 м; объем грузового отсека – 1013 л; длина перевозимого груза – 1320 мм; масса груза – 494 кг.
- Расход топлива в смешанном цикле – 4,3 л/100 км.

ПРАЗДНИК КОММЕРСАНТА

Октябрьская премьера «Форда-Фиеста Вэн» в английском Брэнтвуде необычна потому, что именно в Великобритании, а не в США или Германии разрабатывалась эта версия коммерческого автомобильчика. Конструкция создана по уже сложившейся традиции: из салона легкового автомобиля убирают задние сиденья, заменяют боковые стекла непрозрачными вставками, укрепляют сетку, разделяющую пассажирский и грузовой отсеки, – фургон готов.

Владелец грузового «Форда» – мелкий предприниматель – вряд ли будет тратиться на не очень важную для фургона динамику и тем более – на ненужный престиж. Поэтому комплектуют автомобиль наиболее дешевыми двигателями, но среди них – обязательно дизельный. Кроме того, один из бензиновых моторов спроектирован с учетом возможности работы на сжатом природном газе – самом дешевом и экологически чистом топливе.

Зато на безопасности конструкторы не экономили: две надувные подушки с двухступенчатым алгоритмом работы относятся к базовому оснащению, можно заказать еще пару боковых «занавесок».

На машину установлена 12-летняя гарантия от сквозной коррозии, межсервисный пробег – 20 000 км. То и другое важно для подобной техники.

ШТРАФЫ – В РАЗЫ!

Правительство РФ дало поручение министерствам юстиции, транспорта и ГИБДД подготовить проект изменений в Кодекс об административных правонарушениях. Речь идет об усилении ответственности водителей за нарушение Правил дорожного движения. Об этом сообщил заместитель председателя Правительства РФ Владимир Яковлев. Изменения должны коснуться грубых нарушений ПДД – выезда на встречную полосу, управления автомобилем в нетрезвом виде, неправильной парковки, проезда на красный свет, нарушения скоростного режима и т. д. Штрафы за подобные нарушения планируется взимать из расчета нового МРОТ – 600 рублей, а не 100 рублей, как сейчас. В Госдуму новый законопроект планируется внести во время весенней сессии.

ЗДРАВСТВУЙ И ПРОЩАЙ

20 ноября по конвейеру Ульяновского завода прополз «козлик» с надписью на ветровом стекле: «последний автомобиль семейства УАЗ-31512». А первый – родоначальник семейства УАЗ-469 – был собран 31 год назад. Позади не просто 1,8 млн. машин – завершилась целая эпоха, вобравшая в себя армейскую службу, работу на «гражданке», спортивные достижения…

Уже через минуту конвейер покинул его преемник – UAZ-Hunter с номером 1. «Хантер» построен на новой платформе: двигатель ЗМЗ-409, удовлетворяющий нормам Евро II, пятиступенчатая коробка передач, другие нововведения, о которых уже сообщалось в ЗР. В угоду имиджу переведенный на английский «Охотник» стоит примерно 6,2 тыс. долларов. С карбюраторным 2,9-литровым мотором УМЗ на 300 долларов дешевле, с польским дизелем «Андория», наоборот, на 600 дороже. Подробный рассказ о машине – в одном из ближайших номеров.



КОРОТКО

■ В год столетия «Форда» с… брали 300-миллионный автом… биль этой марки. Красный ка… риолет «Мустанг» торжестве… но сошел с конвейера под упр…



…влением президента компан… Билла Форда. В своей речи… пообещал создать в течение п… следующих пяти лет двести… новых серийных моделей.

■ Генеральным директором з… вода «ИЖ-Авто» назначен М… хаил Добындо, до этого зан… мавший пост вице-президен… ОАО «АвтоВАЗ» по производс… ву. На ВАЗе он работал с 1971 г… да. Начинал фрезеровщико… спустя 25 лет стал началь… ком кузовного производст… а затем – вице-президентом. На заводе в Ижевске собира… и вазовскую «классику».

■ С 28 по 31 января в Моск… в Сокольники вновь съедут… любители ретро. На уже трет… ем «Смотре старинных, редк… и экзотических автомобиле… свои работы представят отеч…



…ственные реставрационные м… стерские, но особый интере… наверно, вызовет небольш… экспозиция «от сорока и ста… ше». Посетители смогут пол… чить здесь советы, касающ… ся поиска запчастей и литер… туры по старым автомобилям.

■ В 2004 году КамАЗ намер… реализовать 26 413 грузов… автомобилей, что на 9% бол… ше, чем в прошедшем год… При этом он готов постави… на экспорт до 5 тыс. грузов… ков. Предполагается все вы… скаемые модели грузовик… оснащать двигателями Евро…



БОЕВАЯ НИЧЬЯ

На международной выставке автобусов в Бельгии подвели итоги международного конкурса «Автобус года». Испанский «Иризар-PB» (слева) и «МАН-Лайонс Стар» получили от жюри по 43 балла, далеко оторвавшись от конкурентов. Первый завоевал симпатии судей футуристическим дизайном, второй – надежностью и эргономичностью.



НОВЫЙ РЕКОРД «ВОЛЧОНКА»

Известный заездами на экономичность австрийский журналист Герхард Платтнер установил новый рекорд, попавший в Книгу Гиннесса: на «Фольксвагене-Лупо 3L TDI» он проехал 4683 километра по 20 европейским странам, истратив на топливо лишь… 90,94 евро. Плестись с черепашьей скоростью Платтнеру не пришлось: «Лупо» пробегал в среднем за час 80,76 километра.



ГРЕШАТ, НО КАЮТСЯ

Французские журналисты из еженедельника «Ото плюс» устроили охоту с радаром за автомобилями министров внутренних дел и транспорта. Кортежи, сопровождаемые мотоциклистами, не выполнили требование знака «70» и пронеслись со скоростью 103 и 98 км/ч. Пришлось министрам держать публичный ответ, причем тот, кто командует транспортом, заявил даже, что его «спешке нет оправданий и ему предстоит еще многое сделать для преодоления своих дурных привычек». МВД же свалило все на мотоциклистов эскорта.

В КОМАНДЕ АВСТРАЛИЙЦЕВ ПОПОЛНЕНИЕ

На Сиднейском автосалоне, прошедшем осенью прошлого года, австралийская фирма «Холден», принадлежащая концерну «Дженерал моторс», представила праворульную версию «истинного янки» – пикап «Крюмэн Кросс 8».

Полноприводный автомобиль оснащен мощным 8-цилиндровым 306-сильным мотором. Команда («крю» по-английски) из пятерых ездоков может прихватить с собой 738 кг груза. Максимальную скорость пока не сообщают, но очевидно, что при полной массе машины 2685 кг и не слабом моторе она вряд ли разочарует покупателей.

Пожалуй, самое характерное в облике нового пикапа – стремительность: он очень похож на приземистый седан, правда, с чересчур длинным багажником.

Экипажу не будет тесно и неуютно в огромном салоне. К услугам пассажиров мощная аудиосистема с CD-чейнджером, климат-контроль, консоль с сотовым телефоном и прочие радости жизни. А чтобы этой жизни ничто не угрожало, есть четыре подушки безопасности, система распределения тормозных усилий, учитывающая сцепление с дорогой каждого из колес.

HOLDEN CREWMAN CROSS 8

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров и рабочий объем – 8x5700 см³; мощность – 225 кВт/306 л. с. при 5200 об/мин; максимальный крутящий момент – 460 Н·м при 4000 об/мин.
- Трансмиссия – постоянный полный привод; коробка передач – автоматическая 4-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный пикап; база – 3207 мм; габарит (длина, ширина) – 5323x1954 мм; дорожный просвет – 188 мм; колеса 225/55R17; снаряженная масса – 1947 кг.



СЕМАФОРУ – 75

Семьдесят пять лет назад фирма «Бош» избавила водителей от необходимости высовывать руку в окно перед поворотом, придумав небольшой электромагнитный «семафор». Устройство сразу завоевало симпатии водителей, в частности и потому, что его можно было самостоятельно установить на любой автомобиль. Позднее семафоры уступили место привычным ныне «мигалкам». Теперь оранжевый огонек вновь перебрался на постоянно вытянутую «руку» – боковое зеркало.

А ЦЕНУ НЕ ПОВЫСЯТ

«Люксовую» комплектацию автомобилей семейства «Самара-2» дополнили системой индикации непристегнутого ремня. Завод внедрил это новшество, ориентируясь на европейские требования безопасности пассажиров. Правда, и раньше индикатор закладывался в комплектацию «самар-2», но... не работал. Теперь же, если водитель или передний пассажир при включенном двигателе не пристегнуты ремнем, на панели приборов начинает мигать лампочка, что сопровождается и негромким сигналом зуммера.



МАРШРУТ НОМЕР 44

Три городских автобуса «Цитаро», работающие на топливных элементах, концерн «ДаймлерКрайслер» передал автопредприятию Штутгарта. Теперь они наряду с обычными дизельными курсируют по маршруту 44, удивляя пассажиров тишиной и отсутствием выхлопа. Водород получают из природного газа в небольшом реформере на выделенной для этих автобусов АЗС.

СОК ПРОСОЧИЛСЯ В ЕВРОПУ

Группа СОК приобрела итальянскую компанию – производителя светотехники Av-El, но, по мнению аналитиков, совсем не для бизнеса в Европе, а чтобы получить прямой доступ к современным технологиям мирового уровня. Теперь они будут внедряться на предприятиях, давно принадлежащих СОКу – ОСВАРе, «Автосвете» (Владимирская область) и Димитровградском заводе светотехники (Ульяновская область). Продукция нового СП, которое будет зарегистрировано в ближайшее время, как предполагают, будет предназначена для всех российских заводов, включая сборочные производства зарубежных концернов.

ТАНЦПЛОЩАДКА НА КОЛЕСАХ

Самые экзотические автомобили можно увидеть в Европе на автосалоне в Эссене. В США выставка-аналог называется SEMA. В этот раз премию концерна «Форд» за лучший дизайн получил проект «Булли Элеганс», представляющий собой площадку для вечеринок на четырех ведущих колесах.



КОРОТКО

Компания «Пежо» объявила о создании в 2004 году российского филиала, который возьмет на себя функции генераль-



ного импортера и доведет продажи к 2006 году до 20 тысяч автомобилей. Возглавит работу филиала Стефан Лё Гевель (Stepane Le Guevel), который одновременно будет и новым представителем «Пежо» в России. Ранее он руководил маркетинговой службой «Пежо» в Польше.
Известная французская марка появилась на российском рынке в1992 году и постоянно наращивает продажи: в прошлом году они составили 9 тысяч.

Восемь миллионов «Поло» собрано со дня премьеры этой модели в 1975 году на автосалоне в Ганновере. Сегодня «поло» сходят с конвейеров не



только в Германии, но и в Бразилии, Китае, ЮАР, Словакии и Испании. Как раз в Испании и родился на свет юбилейный экземпляр. Всего здесь произвели 3,9 миллиона «поло».

БМВ выпустила на рынок специальные комплекты для оснащения авто по сегодняшним требованиям. Обладатели автомобилей 3-й и 5-й серий, вседорожников X5 смогут оснастить машины ксеноновым светом, телекамерами заднего и бокового обзора. Последняя, в частности, транслирует на экран то, что происходит на пересекающей дороге. Удовольствие, правда, не из дешевых: комплекты стоят 600–1000 евро.

ШИНЫ НА СЛУЖБЕ ИСКУССТВУ

Исполнятся сорок лет с начала выпуска календаря «Пирелли» – предмета вожделения коллекционеров. Ни один выпуск календаря не похож на другой: меняются темы, фотографы и модели. При ежегодном бюджете 5 млн. фунтов его никогда не было в свободной продаже, издание преподносили звездам от политики, моды, шоу-бизнеса. Календарь 2004 года – работа всемирно известного британского фотографа Ника Найта. «Каждая фотография содержит ситуацию или символы, которые ждут своей разгадки», – говорит он. В Россию отправится всего сто экземпляров.

И У НАС «ПОДУШКИ»

В этом году АвтоВАЗ собирается ставить на автомобили семейства «Лада-110» водительскую подушку безопасности, которую разработал совместно с компанией Siemens («Сименс»). В первую очередь она будет предназначена для экспортных «десяток». Завод уже провел испытания, подтвердившие пригодность новой системы. Сколько «десяток» с подушкой попадет на российский рынок – зависит от спроса. В любом случае вначале ее станут предлагать только в качестве опции.

ПРЕСС-СЛУЖБЫ СООБЩАЮТ

СЕВЕРСТАЛЬ-АВТО. Здесь реализуют проект выпуска многофункциональной спецтехники на шасси



модели УАЗ-3303. Уже создан опытный образец «МультиУАЗ-73», ведущие российские предприятия изготавливают навесное оборудование. Предполагаемая цена в зависимости от комплектации – 15–18 тыс. долл. – в несколько раз дешевле импортных аналогов.

ГАЗ. «Газели» и «соболи» всех модификаций с дизельными двигателями «Андория-4СТ90» (Евро III) собирает из машинокомплектов фирма UAB AVC в городе Рокишкис (Литва). Все они имеют сертификат EUR-1, который подтверждает европейское происхождение автомобилей ГАЗ и позволяет беспошлинно ввозить их в страны–участники Европейского Торгового Соглашения.

ЗМЗ. Изготовлен опытный образец бензинового двигателя, отвечающего стандарту Евро III. Он отличается от серийного ЗМЗ-405.22 (Евро II) лучшими экономичностью и мощностными показателями, пониженным уровнем шума и вибраций. Начать серийное производство нового семейства впрысковых двигателей рабочим объемом 2,3–2,7 л планируют в 2006 году, когда в России введут нормы Евро III.

УРАЛАЗ. Выпущен первый автомобиль с двигателем ЯМЗ-236НЕ2 (Евро II) и агрегатами, защищенными от влаги. «Урал-432066-41» уже прошел обкатку и цикл испытаний, в том числе преодоление водных преград. Машина оборудована АБС, блокировкой межколесных дифференциалов, лебедкой и предназначена для экспорта в Китай.

АВТОТОР. С ноября 2003 года гарантия на малотоннажные грузовые автомобили КИА-К2700II, К3000S и К3600II калининградской сборки увеличена до трех лет или 60 тыс. км пробега. Напомним: с января 2003 года гарантия для легковых автомобилей КИА, собранных на «АвтоТОРе», – 5 лет и 120 тыс. км.

«РОВЕР». «ЭмДжи Ровер» и английская фирма MIRA представили на конференции по экологически



чистым гонкам модель MG TF 200 HPD (Hybrid Performance Development). Число 200 указывает мощность (в л. с.) силового агрегата из двигателя внутреннего сгорания и электромотора. ДВС приводит задние колеса, а электрический – передние, добавляя 25% мощности. По сравнению с бензиновым прототипом достигнута лучшая развесовка по осям и на 7% снижено аэродинамическое сопротивление. Автомобиль получил также особый городской режим езды, позволяющий обходиться без сцепления и переключения передач на малых скоростях.

«ДАЙМЛЕР-КРАЙСЛЕР». С конвейера завода в Дюссельдорфе сошел миллионный автомобиль



«Спринтер». Белый девятиместный автобус с высокой крышей и автономным отопителем салона через посредничество Международного Детского Фонда королевы Швеции Сильвии передан литовскому центру социальной реабилитации молодых женщин и детей.
«Спринтер» производят с 1995 года, сегодня ежедневно собирают 570 машин.

КОРОТКО

■ Начальник Главного упра ления ГИБДД России генера майор милиции Виктор Кирь нов избран президентом Ро сийской автомобильной фед рации. Он сменил на этом п сту президента ОАО «ГАЗ» Н колая Пугина, который возгл влял федерацию с момент основания – 12 лет. В знак бл годарности за большую рабо на благо отечественного авт спорта его наградили медаль Госкомспорта, почетным зн ком «За заслуги в развити Олимпийского движения» присвоили звание почетно президента РАФ.

■ «Таксон» – такое имя, пр должая географическую тр дицию в названиях, дали буд щей новинке «Хёндэ». Это, к и «Санта Фе», вседорожник, несколько меньших размеро

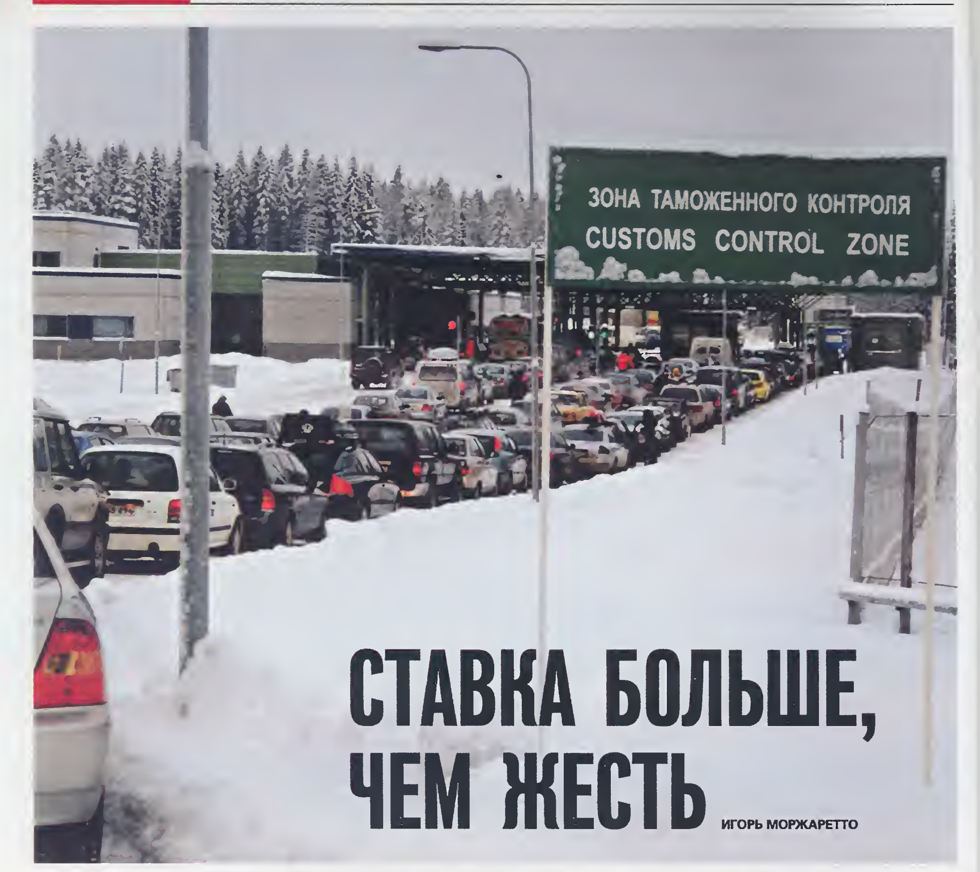


Продажи в США должны н чать осенью этого года, пр чем для тех покупателей, кот рым все еще мало привычн в Европе 4-цилиндровых мот ров, предложат версию с V-о разной «шестеркой».

■ На выставке новых технол гий EQUIP AUTO в Париже Гра при в номинации «Оборудов ние для послепродажного о служивания» получила комп ния «Бош» за универсальн лямбда-зонд, предназначе ный для всех автомобилей. E



особенность в наборе пер ходников, которые позволя присоединить датчик к люб му разъему.



СТАВКА БОЛЬШЕ, ЧЕМ ЖЕСТЬ

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

С первого января 2004 года вступил в силу новый Таможенный кодекс РФ – событие, которое заметили немногие. И напрасно. Вспомним: так же незаметно в прошлые годы начиналась эпоха новых Административного и Налогового кодексов, а потом все ахнули от того, сколько перемен пришло вместе с ними. По сей дань не успеваем разгребать последствия.

Об особенностях обновленного Таможенного кодекса (по сути значительно переработанной редакции действовавшего кодекса) мы расспросили заместителя начальника Главного управления федеральных таможенных доходов Главного таможенного комитета РФ Елену Цветкову.

– Елена Владиславовна, 10 лет страна жила по старому кодексу – и ничего. Зачем понадобилось его обновлять?

– Новая редакция содержит ряд принципиально иных положений. Ее основные задачи – упростить и сократить время таможенного оформления, избавиться от фактически ненужных для таможенного контроля документов, при этом не повлечь снижения качества самого контроля и, как следствие, сокращения таможенных платежей.

Отныне также сокращен объем полномочий, которые раньше были у Правительства РФ и ГТК, отдельные нормы устанавливает непосредственно закон.

– И как эти изменения коснутся автолюбителей? Упорно ходят слухи о каком-то грядущем уменьшении таможенных ставок на иномарки старше семи лет...

– Могу сказать одно: в отношении автомобилей старше трех лет никаких изменений размеров единых ставок таможенных пошлин, налогов пока не предлагается. С предложением сохранить действующие ставки на автомобили старше трех лет при подготовке проекта постановления согласились все заинтересованные министерства. Рынок только-только начал привыкать к новым пошлинам, и нам сложно вести даже аналитическую работу – ставки и правила меняются слишком часто. В таких условиях любое сравнение, лю-

бое обобщение некорректно. А главное – по рынку это бьет больно: вспомним ажиотажный спрос 2002 года, когда все ожидали увеличения пошлин на машины старше семи лет. Целый год после этого рынок лихорадило! А 2003 год? Как ни старались скрыть информацию о предполагаемом повышении пошлин на 3–7-летние автомобили, об этом все узнали. И снова ажиотаж! Рынок «перегрелся» так, что даже сейчас, спустя полгода, цены не падают.

Но вернемся к кодексу. В предыдущей редакции ставки таможенных пошлин на товары (в том числе и транспортные средства), которые ввозят физические лица, вводили постановлением Правительства РФ. С 1 января они – нормы прямого действия и установлены законом. В отношении транспортных средств вообще предусмотрены единые ставки таможенных платежей для физических и юридических лиц. Это уже было сделано летом прошлого года для автомобилей от трех до семи лет (для физических и юридических лиц таможенные платежи рассчитываются по разным схемам, но они практически равны – *ред.*). Теперь Правительство РФ определит категории транспортных средств, а затем будут установлены единые ставки налогов, таможенных пошлин для каждой категории. При этом в отношении новых автомобилей, с нашей точки зрения, необходимо сохранить максимальную унификацию платежей в торговом и неторговом обороте.

– И как это скажется на рынке новых автомобилей?

– Надеемся, что никак. С точки зрения экономики все равно, кто повезет автомобиль в страну – фирма или частник-перегонщик; платежи должны быть одинаковыми. Автомобиль ведь при этом остается сделанным из того же железа... Другое дело, что для машины, которая ввозится для личного употребления, должен быть упрощен порядок оформления – не нужны паспорт сделки, контракт, сертификаты, не требуется процедура валютного контроля и т. д.

Государство, особенно в последний год, после принятия «Концепции развития отечественного автопрома», старается изменить ситуацию, когда платежи для физических лиц были существенно ниже, чем в торговом обороте, и когда свыше 80% машин ввозили частники и лишь около 20% – юридические лица. Ни для кого не секрет, что эти 80% предназначались отнюдь не для «личного потребления», а для продажи. Бизнес, в который были вовлечены тысячи людей, никто не запрещает, но, будь добр, плати налоги. Этого требует и новая редакция Таможенного кодекса. Для торговых предприятий правила останутся прежние, а для частных лиц, которые после 1 января повезут новые автомобили, изменятся порядок оформления и система расчета, но общая сумма практически останется той же.

Изменений таможенных пошлин на автомобили старше трех лет не будет

Кстати, наш рынок уже начал меняться, приобретать более цивилизованные очертания. По итогам трех кварталов мы зафиксировали, что соотношение ввоза между физическими и юридическими лицами существенно изменилось – 59% на 41%, а в некоторых регионах ввоз в торговом обороте уже преобладает над ввозом частниками. И это нормально! Теперь значительную часть подержанных автомобилей ввозят компании, которые потом продают их через свои магазины. С точки зрения потребителя, это в чем-то большой плюс: владелец салона гарантирует юридическую чистоту автомобиля, может сделать предпродажную подготовку, обеспечить затем качественный сервис и т. д. Согласитесь, хоть это и будет несколько дороже, зато можно потом спросить по закону, если вам продали, например, «утопленника».

– Раньше было немало претензий по поводу многодневных очередей при таможенном оформлении. Как на это «отреагировал» новый кодекс?

– Новый кодекс установил срок для завершения таможенного оформления три дня. При условии, конечно, что декларант выполнил все необходимое – представил положенные документы, сделал все таможенные платежи. Кстати, кодекс впервые установил перечень документов, обязательных при таможенном оформлении. Теперь ничего дополнительного сверх этого с вас требовать не имеют права.

– Что еще нового в кодексе, имеющего отношение к автовладельцам?

– Изменения коснулись практически всех этапов таможенного контроля и оформления, в том числе значительно изменен порядок перемещения товаров физическими лицами для личного потребления. В два раза увеличена квота для беспошлинного ввоза. Если до 1 января можно было беспошлинно ввезти в страну товаров весом не более 50 кг на сумму не больше 30 тыс. руб., то с нового года квота увеличилась до 65 тыс. руб. Хорошая новость и для тех, кто занят мелким бизнесом («челноков») – товары стоимостью от 65 до 650 тыс. руб. будут облагаться по единой ставке (она останется на прежнем уровне – 4 евро за 1 кг).

Вот, кажется, и все, если не считать того, что вводится обязательное декларирование (в письменной форме) при перемещении через границу всех транспортных средств.

– Но так было всегда!

– Раньше это было требование таможни, а теперь – закона.

Остальные изменения касаются технической стороны оформления товара при перемещении его через границу (в том числе и автотранспортом), методик определения его стоимости.

– Если я правильно понял, в новом кодексе сотрудников таможни все устраивает?

– Это не совсем так, хотя, как говорится, закон есть закон. Некоторые его позиции нас очень беспокоят. Например, до 1 января действовал порядок, который не разрешал физическим лицам, гражданам РФ, временно ввозить в страну транспортные средства. В кодексе же теперь разрешается временно, сроком до полугода, ввозить на территорию России ТС, зарегистрированные в зарубежных странах. Мы считаем это весьма опасным в смысле разных злоупотреблений.

– Что, снова повезут машины с белорусскими номерами?

– А их и сейчас немало в России, ведь на границе здесь нет таможенного контроля, а для оформления во «внутренние» таможни приходят не все. Но, боюсь, появится немало машин и с другими номерами – закон позволит разъезжать на них до шести месяцев. Еще больше опасаюсь, что многие из них будут с «криминальным прошлым». Если автомобиль законно куплен, он пройдет положенные проверки при оформлении сделки, при постановке на учет и т. д. А «временно ввезенный»? По закону им можно управлять по рукописной доверенности... И вообще, каким образом будут отслеживать пути-дороги этих иностранных автомобилей по России – пока неясно. □

ОЧЕВИДНОЕ И ВЕРОЯТНОЕ

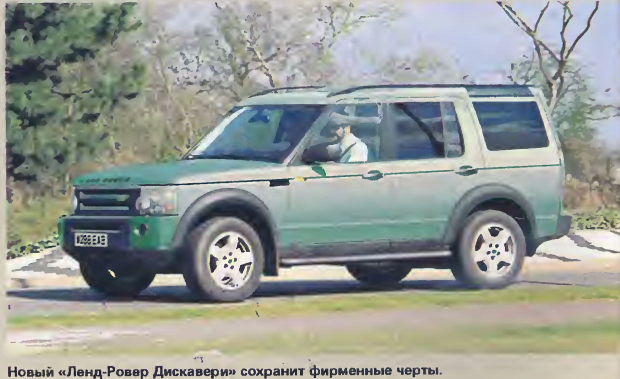
МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ, СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ. РИСУНКИ: КОНСТАНТИН ГАРМАТЮК

Просторный и динамичный: таким видят автомобиль ближайшего будущего создатели «СЕАТ-Альтеа».

Новый год – не только самый веселый, но и самый необычный праздник: прошла всего одна ночь, а мы уже в следующем году. Совсем новые, купленные в 2003-м машины перешли в разряд прошлогодних. И даже недавние презентации новинок на выставках – уже история. Зато будущее стало ближе: до очередных премьер не год, а всего несколько месяцев. О некоторых дебютантах фирмы уже объявили, о других пока можно лишь строить догадки. Но ясно, что год выдастся урожайным.

«Фольксваген», обновив «Гольф», готовит очередное поколение другой популярной модели. В конце 2004-го должен стартовать «Пассат», на платформе которого годом позже появится и мини-вэн «Шаран».

Любопытно, что «Пассат» 2005 модельного года не унаследует от предшественника практически ничего! Вероятно, это будет машина, внешне напо-



Новый «Ленд-Ровер Дискавери» сохранит фирменные черты.



«Пежо-407», наверняка, унаследует элементы стилистики младших моделей.



«Ситроены» С4 и С6 создают по мотивам прототипа «Эйрлонг».

минающая «Фаэтон» – более крупная и комфортабельная, чем нынешняя. Кое-какие подробности об автомобиле под рабочим индексом PQ 46 уже известны. В самом доступном варианте – 115-сильный мотор объемом 1,6 л с непосредственным впрыском бензина. В гамму войдет также модификация с 2-литровым 150-сильным дизелем «коммон рейл». Наконец, топ-версию первое время будут оснащать 240-сильным V6 объемом 3,2 л. Позднее появится и более мощная модификация.

Поговаривают и о модели по имени «Сферо» – паркетном вседорожнике-универсале на платформе… «Мазерати-Кваттропорте»! На этой новинке «Фольксваген» впервые представит так называемую активную рулевую систему. Впрочем, если «Сферо» и успеют подготовить до конца 2004 года, то лишь в качестве предсерийного образца.

Весной в Женеве стартует обновленный седан **«Ауди-А6»**. Универсал «Аван» дебютирует в конце года. Стилистической революции не ждите: внешне автомобиль похож на «восьмерку». Самую доступную версию оснастят 4-цилиндровым 2-литровым 150-сильным двигателем. Спортивные модификации S и RS обещают снабдить мотором V10 с непосредственным впрыском (по терминологии «Фольксвагена» и «Ауди» – FSI) мощностью 368 кВт/500 л. с., опробованном на «Ламборгини-Галардо». Разумеется, будут и дизели, в том числе новая 4-литровая «восьмерка».

Осенью в Париже, очевидно, представят пятидверную версию обновленного «Ауди-А3».

«Шкода» давно не радовала поклонников новинками. Модернизация «Октавии» вслед за «Фольксвагеном-Гольф» выглядела бы логично. Да и над вторым

ГОЛОС СКЕПТИКА



АНАТОЛИЙ ФОМИН,
редактор отдела испытаний

Новый год, новые автомобили. Приглядимся внимательнее: что по-настоящему оригинального ждет нас в ближайшем будущем?

Новые компоновочные решения? Разумеется, посадка водителя и пассажиров становится выше, дверные проемы больше, салоны шире. Конечно, сегодня склонять голову и гнуть поясницу, садясь в машину, уже не модно, но плата за такую компоновку – заметно увеличившиеся поперечные габариты и масса.

Пассивная безопасность – без ее оценки ныне не обходится ни реклама, ни пресса. Страх смерти прекрасно двигает торговлю – нынче мало желающих прожить яркую, но короткую жизнь. Значит, все больше подушек, все более сложные устройства предварительного натяжения ремней, все мощнее силовой каркас кузова и… вновь размеры и вес.

Как заставить изрядно подросшие и потяжелевшие машины не только вписываться в новейшие требования по токсичности, но и сохранять динамику и экономичность? Здесь путь, которым идут в Европе, очевиден – в первую очередь шире применять дизельные двигатели, во вторую – совершенствовать нынешние моторы и трансмиссии. Все более популярен непосредственный впрыск бензина, семиступенчатый «автомат» – тоже тому доказательство.

Пожалуй, во всем многообразии моды не хватает лишь одного: простого, доступного и экономичного не только по расходу топлива, но и в эксплуатации автомобиля. Только кому он нынче интересен? И много ли можно на нем заработать? Гораздо лучше предложить необычный маркетинговый ход – например, «четырехдверное купе».

Серийное четырехдверное купе «Мерседес-Бенц CLS» появится в конце года.

поколением «Фабии» конструкторы и дизайнеры, видимо, уже трудятся (материал об этом – под рубрикой «Концепт-кар»).

В галактике «Фольксвагена» скорее всего появится и новая южная звезда. Прототип **«СЕАТ**-Альтеа», показанный во Франкфурте, готовят к серийному производству. По сути, это компактный мини-вэн (длина 4,3 м – на 100 мм короче «Фольксвагена-Туран»), но с присущей нынешним СЕАТам спортивной стилистикой и темпераментом. Концепт оснастили 2-литровым мотором с непосредственным впрыском мощностью 110 кВт/150 л. с.

Показ роскошного **«Бентли**-Арнаж» на осенней выставке во Франкфурте – видимо, последний в истории модели. Новый седан будет скорее похож на двухдверный «Континенталь-GT», который произвел хорошее впечатление на журналистов и, главное, на немногочисленных платежеспособных покупателей.

Главный дебютант 2004 года от концерна **«Форд»** известен: новый «Фокус» стартует, видимо, весной. Пора бы, ведь «Фольксваген-Гольф V» и «Опель-Астра» – одноклассники и главные конкуренты – уже в продаже. Платформа новинки обкатана на мини-вэне «Фокус С-Макс» и «Вольво-S40».

После премьеры нового «Фокуса» ветераном модельного ряда останется компактный «Форд-Ка». Не исключено, что и его обновленную версию увидим в этом году. Но главной сенсацией могло бы стать породистое спорт-купе в стиле концепт-кара «Визос» (см. ЗР, 2003, № 12). Хотя... даже «Форд» вряд ли осилит столько новинок в один год.

Косвенным подтверждением, что на «Форде» идут работы над спортивным автомобилем, служит концептуальный **«Ягуар**-R-D6», показанный во Франкфурте (подробно о нем в следующем номере). Вероятно, новое купе, которое сменит модель ХК, построят на одной платформе с аналогичным «Фордом».

«Вольво» порадует универсалом V50 на базе седана S40. Совместно с «Пининфариной» идут работы над кабрио-



«Альфа-Ромео 8С Компетиционе» – взгляд в завтра через призму прошлого.



Удастся ли компактному БМВ отвоевать место в густонаселенном «гольф-классе»?



Вероятно, новый «Рено-Твинго» будет похож на концепт «Би-Боп».



Прообраз преемника «Опеля-Омега» – концепт-кар «Инсигна».

летом C50, который, очевидно, тоже построят на платформе «Форда-Фокус».

Шведская фирма готовит смену и флагману S80. Седан бизнес-класса будет похож на показанный в 2003-м в Женеве концепт VCC (ЗР, 2003, № 6).

Обнов от **«Пежо»** ждали еще в 2003-м. В этом году мы, наконец, увидим седан 407, который стилистически будет перекликаться с моделями 206 и 307, а также прошлогодним концептом «407 Эликсир». Давно ожидают компактного «Пежо-107», прототипом для него послужит концепт «Пежо-Сезам» (ЗР, 2003, № 1).

Дебютантов готовит и **«Ситроен»**. «Ксару-Пикассо» подвергнут рестайлингу, очевидно, последнему. Поскольку в этом году покажут «Ситроен-С4», призванный сменить «Ксару», уже в следующем придет черед однообъемника.

Концепт-кар «Ситроен-Эйрлонг» дает понять, как будет выглядеть флагман фирмы, место которого после ухода в отставку модели ХМ вакантно. «Ситроен-С6», как и концепт, видимо, создадут на удлиненной платформе С5 и оснастят фирменной подвеской «Гидрактив». Возможно, премьеру успеют показать осенью в Париже (самая подходящая площадка для дебюта «Ситроена»!), но продажи начнут лишь в 2005-м.

Осенний рестайлинг спортивных **«Альфа-Ромео»**, очевидно, не случайно совпал с показом концепта «8С Компетиционе», в стилистике которого нетрудно угадать черты знаменитых моделей 1940–1950 гг. Интересно, удастся ли итальянцам сделать столь же эффектным и оригинальным серийный спортивный автомобиль?

За последние 5–6 лет **«Мерседес-Бенц»** не выстрелил вхолостую почти ни одним концептом. С той или иной долей переделок прототипы, как правило, превращались в серийные машины. Таким в конце года станет и представленный во Франкфурте «Мерседес-CLS», который называют четырехдверным купе. Основное отличие от седана – тесноватое заднее сиденье. Машину намечают оснащать широкой гаммой бензиновых и дизельных моторов и последним достижением фирмы в области трансмиссий – 7-ступенчатой автоматической коробкой передач.

В конце зимы покажут модернизированный «Мерседес-Бенц С», а весной «Мерседес-Бенц SLK», «с лица» похожий на ультрадорогое купе SLR. Топ-версии моделей CLS и SLK (первая – 500-сильная, вторая – 370-сильная) подготовит, конечно, ателье AMG.

К осеннему парижскому салону приберегут обновленные «вагончики» А-класса, которые, как и нынешние,



Прототип «Ниссан С-ноут» – пример все более тесного сотрудничества японцев с «Рено».

станут выпускать с двумя вариантами колесной базы.

БМВ вот-вот порадует поклонников относительно недорогой машиной «гольф-класса». По предварительным данным, ее длина не превысит 4150 мм, а масса – 1100 кг. Пока неизвестно, к какой серии баварцы отнесут автомобиль. Вполне вероятно, что трехдверный хэтчбек и седан причислят к 1-й, а купе и кабриолет, которые дебютируют позже, поставят на вторую ступень модельной лестницы. «Копейку» оснастят 105- и 142-сильными моторами объемом 1,6 и 2 л. Постепенно гамму дополнят бензиновыми силовыми агрегатами с непосредственным впрыском – пока они в стадии разработки. Черед компактной «эмки» отделения «БМВ-Моторшпорт» с мотором под 250 «лошадей» придет лишь через пару лет. Стилистически машины младших серий будут напоминать «пятерку» и БМВ-Z4.

Почти одновременно на рынок выйдет и новая «трешка» с некоторыми компонентами шасси и электроники от старших моделей, в частности системой iDrive, «заглядывающими за поворот» фарами и рулевым управлением переменной чувствительности. Скорее всего для топ-версий список дополнят 6-ступенчатой автоматической коробкой передач и электрогидравлическими тормозами. Кабриолет и купе на базе «трешки» зачислят в 4-ю серию.

Партнер БМВ – фирма **«Ленд-Ровер»** также обещает обнову. Нынешний «Дискавери» сходит с конвейера с 1989 года – стаж даже для вседорожника немалый, поэтому к концу 2004-го его отправят в отставку. Преемника конструируют на новой платформе под кодовым названием Т5: 7-местный вседо-

Примерно так будет выглядеть вседорожник СААБ.

Родстер с жесткой крышей «Хёндэ» уже на подходе к конвейеру.

рожник вырастет в длину, позаимствует подвески «Рейндж-Ровера» и наконец-то избавится от запаски на задней двери. Характерная ступенька на крыше сохранится. Машина с постоянным полным приводом получит две V-образные «шестерки»: бензиновую 4-литровую и дизельную объемом 2,7 л, а также «восьмерку» объемом 4,2 л.

Поклонники компактных машин заждались нового **«Рено»**. Ветерану «Твинго» явно пора на покой. Кстати, он заметно портит показатели модельного ряда по безопасности. Среди новинок последних лет, завоевавших на тестах EuroNCAP максимальный балл – 5 звезд, «трехзвездочный» автомобиль выглядит анахронизмом. Стилистические мотивы новинки, скорее всего, «пропеты» в концепте «Би-Боп», хотя последний явно крупнее и просторней преемника «Твинго».

Альянс «**Ниссана**» и «Рено» приносит все более сочные плоды. На осеннем автосалоне в Токио продемонстрировали концепт «Ниссан С-ноут», обликом практически копирующий «Рено-Меган». Очевидно, так будет выглядеть «Ниссан-Алмера» нового поколения – нынешнего года. Правда, сначала появится лишь праворульная версия для Японии и Англии.

«Опель-Омега», неоднократно модернизированный с 1993 года, давно просится на покой. Каким будет преемник? Вероятнее всего, похожим на концептуальный «Опель-Инсигна». Конечно, столь модная сегодня концепция четырехдверного купе, скорее всего, растворится под давлением маркетологов и технологов. Но стилистика, а также 344-сильный мотор от «Шевроле-Корветт», которым наделили концепт, могут прижиться на новой «Омеге». Кстати, «Инсигна» построена на базе успешно продаваемого в Австралии купе «Холден-Монаро».

СААБ наконец-то признался: вседорожнику быть! При поддержке концерна «Дженерал моторс» создают модель 9-7,



Предварительный портрет «КИА-Спортидж».

ориентированную в первую очередь на рынок США. Неудивительно, что за основу возьмут автомобиль североамериканского происхождения – вероятнее всего, «Олдсмобил-Бравада» или «Джи-Эм-Си Энвой». Двигатели также позаимствуют у американцев: V-образные «шестерку» и «восьмерку» мощностью 202 кВт/275 л. с. и 213 кВт/290 л. с. соответственно.

Чтобы представить новый **«Мицубиси-Кольт»**, производство которого наладят на голландском заводе «НедКар», достаточно вспомнить пропутешествовавший по всем автосалонам, включая московский, концепт-кар «Мицубиси-Тармак CZ 2» (см. ЗР, 2003, № 5).

У **«Хёндэ»** на подходе купе второго поколения, на сей раз с убирающейся крышей. Прототип CCS, показанный во Франкфурте и Токио, по сути, – предсерийный образец в топ-версии. Двигатель – 24-клапанный, 2,7-литровый, развивает 123 кВт/167 л. с., коробка передач – 6-ступенчатая. Вероятно, у серийного «Хёндэ» будут модификации и попроще.

Совсем скоро представят обновленный **«КИА-Спортидж»**. Очевидно, по конструкции, да и внешне, у машины будет много общего с моделью «Соренто». Стилистических изысков от недорогого вседорожника тоже ждать не стоит. В России продолжат выпускать «Спортидж» предыдущего поколения.

Отечественные заводы тоже грозят премьерами, конечно, не столь громкими, зато многими давно ожидаемыми. **ВАЗ** обещает приступить в конце года к производству ВАЗ-2170 и «Калины» (ЗР, 2003, № 10). Ягодка стартует с кузовом седан, универсал и хэтчбек появятся позднее.

Поклонников **«Волги»**, наверняка, заинтересует модернизированный ГАЗ-31105 (ЗР, 2003, № 12).

ИЖ планирует запустить в производство полноприводный универсал «Фабула» (ЗР, 2003, № 12). Впрочем, обычные-то «вагончики» классической компоновки, давно обещанные, до покупателей пока не доехали.

Обновленной **«Шеви-Нивы»** с импортным двигателем и значительно переработанным в угоду безопасности кузовом (ЗР, 2003, № 11,12) ждать стоит, судя по всему, не раньше середины года…

Прототипы еще проходят последние доводочные тесты, а тем временем фирмы уже шьют чехлы, под которыми спрячут образцы до официальной премьеры. Какой окажется судьба, в первую очередь зависит от нас – покупателей.

«МИШКА» НА ПОДИУМЕ



Как всегда, в конце года жюри из 58 журналистов 22 стран выбрало лучший автомобиль Европы. Впервые за 40-летнюю историю конкурса победителем стала компактная модель класса А – «ФИАТ-Панда». Для многих выбор стал неожиданным: ведь «медвежонок», набравший 281 балл, обошел таких достойных соперников, как «Мазда-3»(241) и «Фольксваген-Гольф»(241), «Тойота-Авенсис»(219) и «Опель-Мерива» (213), БМВ 5-й серии (144) и «Ниссан-Микра» (111).

Автомобили итальянского концерна получают приз уже в одиннадцатый раз, и по этому показателю ФИАТ, по крайней мере в ближайшие годы, никто не обгонит. Лауреатами в свое время становились модели 124 (прототип «Жигулей»), «Пунто», «Брава» и «Браво», а также «Альфа-Ромео» 156 и 147.

При выборе победителя учитывают много параметров, начиная с дизайна и заканчивая безопасностью, практичностью и ценой. Вероятно, на выбор жюри повлияла бурная реакция на «Панду» самих итальянцев. Представленный в сентябре «медвежонок» второго поколения привлек в салоны дилеров несколько сот тысяч потенциальных покупателей, из которых 95 тысяч уже оформили заказы.

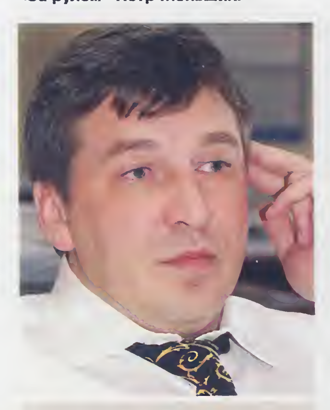
По расчетам, наибольший успех ждет 70-сильную версию с дизелем серии «Мультиджет», ресурс которого, по уверению фирмы, достигает 250 тыс. км. Предлагают также два бензиновых двигателя объемом 1,1 (40 кВт/54 л. с.) и 1,2 л (44 кВт/60 л. с.).

Итальянский «медвежонок» заслужил поздравления. Но интересно, согласятся ли покупатели с оценкой жюри?



ДОРОГИЕ НАШИ ДОРОГИ

С главным дорожником страны – первым заместителем министра транспорта РФ, руководителем государственной службы дорожного хозяйства Игорем СЛЮНЯЕВЫМ беседует главный редактор журнала «За рулем» Петр Меньших.



ИГОРЬ НИКОЛАЕВИЧ СЛЮНЯЕВ

Игорь Николаевич Слюняев родился 4 октября 1966 года в Омской области. Образование – высшее юридическое (первое) и управленческо-финансовое (второе). Кандидат юридических наук. С 1988 по 1995-й проходил службу в органах внутренних дел. С 1996 по 1998 год работал в министерстве РФ по делам СНГ (последняя должность – заместитель министра). С 1999 года – в дорожной службе и с июля 2001-го – первый заместитель министра транспорта, руководитель государственной службы дорожного хозяйства, где занято около 800 тысяч человек!

ОСТАЛЬНЫЕ – В ОЧЕРЕДИ

– Как вы оцениваете прошедший год? Что удалось сделать, а что – нет?

– Всегда хочется начинать с хороших новостей. Вот в конце года сдали очередной мост – через Волгу у города Кинешма Ивановской области. Его почти 30 лет назад начали строить железнодорожники, не окончили. Мы достроили за три года! Многое было сделано на нашей главной стройке – трассе Чита–Хабаровск, но это вы сами видели во время экспедиции. Еще надо назвать масштабные ремонтные работы – в Карелии, Мурманской, Ленинградской, Тверской областях, где теперь практически вся дорожная сеть – 1-й категории. На автодороге Москва–Минск ликвидированы последние «проблемные» участки в Смоленской области, а на трассе Москва–Нижний Новгород осталось отремонтировать всего 25 км (это мы сделаем в нынешнем году).

Но если посмотреть на дорожную отрасль в масштабах страны, картина нерадостная: в 2000 году на ее финансирование направляли 3% от валового внутреннего продукта (ВВП), а в 2004-м – 1,51%. Снижение – в 2 раза! Тех денег, что выделяет государство, хватает только на поддержание сети в рабочем состоянии, а о развитии приходится забывать. Из тех 20 млрд. руб., что отпущены на все дорожное строительство в России на год, 80% «съедят» трасса «Амур» и кольцевая автодорога (КАД) Санкт-Петербурга. На другие ждущие очереди 48 объектов перепадут сущие крохи. Что остается делать? Заниматься ремонтом, причем ударными темпами: чтобы поддерживать в рабочем состоянии дорожную сеть, надо ремонтировать 10% покрытий в год. В прошлом году отремонтировали 12 тыс. км дорог (из них больше тысячи километров – капремонт).

Что еще надо отметить. Нам удалось изменить строительные нормы и правила (СниПы), разработанные в 70-е годы! Не буду вдаваться в детали этой, можно сказать, маленькой революции. Скажу только, что на этом за год сэкономили 4,5 млрд. руб.

– А что все же конкретно запланировано на 2004 год?

– На трассе «Амур» в ближайшее время должны открыть сквозное движение, постараемся сдать восточное полукольцо КАД Санкт-Петербурга. Одновременно будем заниматься транспортными обходами Ижевска, Владимира, Костромы. Ищем возможность хотя бы частично избавиться от пробок на трассе Москва–Минск, в том числе путем строительства обходной платной дороги вокруг города Одинцово.

10% ВВП ТОНЕТ В ГРЯЗИ

– Все-таки платные дороги... А иначе – нельзя?

– Мое мнение на этот счет я не раз высказывал: платные дороги – эффективный, самоокупаемый способ организации дорожного движения (а не бизнес!), хотя и не панацея от тех же пробок. В основном речь, конечно, идет о радиальных выездах из Москвы. Кроме северо-западного объезда Одинцова, прорабатываем варианты строительства и других, небольших по протяженности (15–25 км) трасс: обходов Балашихи и Вышнего Волочка, дублера Ярославского шоссе и Международного шоссе, которое соединит город с аэропортами «Шереметьево-1» и 2.

Ежегодно автомобильный парк России растет на 6–8%. Это должно радовать, но когда вся эта масса машин выезжает на дороги, мы видим, что последние к этому совершенно не готовы! Дороги строились, когда автомобиль был еще роскошью, даже федеральная трасса, к примеру, могла пропускать 7 тыс. автомобилей в сутки массой не более 3,5 т. А с чем мы сталкиваемся сегодня? На подходах к Москве интенсивность – до 180 тыс. автомобилей, и каких! У нас сегодня не редкость – автопоезд весом до 80 т! Так что без строительства новых дорог и реконструкции существующих просто невозможно себе представить, что ждет нас. И при этом расходы на дорожное хозяйство... сокращаются вдвое.

– Может, надо искать альтернативные источники финансирования, инвесторов?

– К сожалению, дорожное строительство – далеко не самое привлекательное вложение. В лучшем случае можно рассчитывать на 7–10-летний срок окупаемости для платных дорог в районе столицы (в Европе они вообще окупаются лет за 30).

Каждый год мы сталкиваемся с увеличением грузооборота: в прошлом году он вырос на 6%. При этом еще ставится амбициозная задача – увеличить за 10 лет ВВП вдвое. Но главным сдерживающим фактором при реализации этой (безусловно, необходимой) задачи будет, поверьте, состояние нашей транспортной системы, и в первую очередь – автодорог. По данным ЕС, на транспортных издержках там ежегодно теряют 3% их ВВП. А во сколько обходится российской экономике бездорожье? Не меньше 10% ВВП тонет в грязи...

КОМПЛЕКСНО – ВСЕГДА ЛУЧШЕ

– В Москве наконец-то построили третье кольцо, которое должно раз-



В картине «Новая дорога» художника Николая Присекина один герой – бескрайняя великая Россия.

грузить центр от пробок. Но на нем теперь можно «зависнуть» на многие часы. Вы за это отвечаете?

– У Москвы, как известно, свой статус, и Росавтодор не имеет отношения к транспортной политике, которую проводит правительство города. Юрий Михайлович Лужков, конечно, много внимания и сил уделяет транспортным проблемам столицы, но часто здесь принимаются безальтернативные решения, советы специалистов игнорируются и во многих случаях пытаются решить не проблему, а ее следствия. Вот утром и вечером забиты все въезды-выезды из Москвы, потому что область ездит на работу в столицу. Эту проблему можно частично решить, направив средства на создание рабочих мест в Подмосковье. В самом городе давно пора создать обособленные полосы для движения общественного транспорта (как во всем мире), серьезно заняться организацией парковок... Но комплексной программы, насколько я знаю, по-прежнему у Москвы нет. В Санкт-Петербурге мы такой проект разрабатываем, учитывая и мировой опыт.

– А почему так получилось, что после ноябрьских снегопадов Москва оказалась занесенной снегом, а на федеральных дорогах движение не прекращалось?

– Мы работаем по старой, проверенной методике – боремся со снегом смесью из песка и соли, столица же решила от нее отказаться в пользу химических реагентов. Результат – налицо.

– А почему нельзя воспользоваться опытом скандинавских стран и отказаться от соли совсем и перейти на мраморную или гранитную крошку?

– Их опыт, конечно, интересен... Но, во-первых, наша канализация и система стоков не рассчитаны на применение такой крошки. Во-вторых, в Скандинавии снег с дороги не убирают (это делают только при сильных заносах), но запрещают эксплуатацию автомобилей без зимней резины (причем контролируют даже высоту протектора!) и шипов. Готовы ли мы к этому?

КУДА ВОДИТЕЛЮ ПОДАТЬСЯ?

– За состояние дел на дороге у нас отвечают сразу несколько организаций – Росавтодор, другие структуры Минтранса, местные дорожные организации, ГИБДД... Как сегодня складываются взаимоотношения у «хозяев дороги»?

– Главный человек на дороге, по идее, конечно, автомобилист, и все, что мы делаем – для него. Основная задача Росавтодора и ГАИ – увязать планы строительства и ремонта с безопасностью дорожного движения. Статистика тут ужасающая. Если в 2001 году на дорогах погибло 22 тыс. человек, в 2002-м – 29 тыс., то по предварительным прогнозам в 2003-м эта цифра приблизится к 35 тыс. Хотя доля ДТП по дорожным условиям относительно невелика – 8%, эту проблему с прошлого года мы решаем по общей программе с ГИБДД. Проведен анализ мест, где чаще всего происходят ДТП, проанализированы их причины и определено, что в каждом конкретном случае надо сделать. Среди совместных неотложных задач – обустройство постов ДПС, оснащение их (где потребуется, мы возьмем их на свой баланс), качественная разметка и запрещение несанкционированной установки дорожных знаков. Для того чтобы снизить тяжесть возможных ДТП, будем обучать работников дорожных организаций и сотрудников ГИБДД правилам первой помощи, а там, где аварии случаются особенно часто, даже открывать медпункты. Это уже заложено в бюджет 2004 года. Но главная проблема – недисциплинированность водителей. Культура вождения у нас – на первобытном уровне. Разруха в головах, как говорил классик! Но это особая тема.

– Надо все-таки пробовать что-то менять. Вот вы обозначили трех хозяев на дороге: автомобилист, дорожник, сотрудник ГАИ. Может, для начала организовать своего рода совместную общественную приемную, куда с вопросом или обидой мог бы обратиться любой человек за рулем?

– Двумя руками «за»! А координировать эту работу от имени автомобилистов, наверно, мог бы «За рулем». Столкнулся водитель с нечистоплотным сотрудником ГАИ – обратился в общественную приемную и через нее к оперативному дежурному по ГУ ГИБДД. Увидел, что исчезла разметка или обочину украшают ненужные знаки – и тут же сигнал оперативному дежурному Росавтодора. А сколько вопросов и предложений по поводу нового закона об автогражданской ответственности – даже у меня! Например, часть средств из резервного фонда надо обязательно направлять на мероприятия по обеспечению безопасности движения.

– И последний вопрос – личный: куда поедете отдыхать лет через десять?

– Не знаю... Нет, знаю: хочу проехать за рулем своего автомобиля по полностью асфальтированной дороге до Владивостока и Находки!

В беседе принимал участие Игорь Моржаретто.



КУЗОВНЫЕ МЕНЬШИНСТВА

АНАТОЛИЙ ФОМИН. ФОТО: **ГЕОРГИЙ САДКОВ**

Настоящие бизнесмены составляют бизнес-планы, летают бизнес-классом, ходят обедать на бизнес-ланчи и перемещаются из офиса в офис исключительно на бизнес-седанах. Забавная получается картинка. Но в любой шутке есть доля правды, и престижный автомобиль среднего класса (Е-класса), или опять-таки бизнес-класса, до недавнего времени непременно был седаном. В классическом подходе немало здравых идей, но нынешнее время вполне допускает небольшие вольности. В Европе основные производители машин класса Е – немцы. Успехи «Мерседес-Бенца», БМВ и «Ауди» на этом поприще неоспоримы, стоит лишь взглянуть на статистику продаж. А вот остальным фирмам, несмотря на успехи в других классах, закрепиться на рынке престижных и дорогих машин непросто.

Так уж устроено деловое сообщество: стоит в него попасть, как возникает необходимость соблюдать целый ряд условностей. Консервативный и элегантный внешний вид – одна из них.



Лишь те, кто сумел надолго задержаться в престижном классе, имеют право сами определять моду. А новичкам остается лишь следовать правилам.

В ЧУЖОЙ МОНАСТЫРЬ

«Опель-Омега» знают, наверное, почти все. Большой, комфортабельный, быстроходный седан лишь немного уступал более именитым конкурентам в технике и комфорте, предлагая, по сути, тот же набор стандартного оборудования и опций по гораздо более привлекательной цене. Второе поколение «Омеги» было уже не столь успешным – техническое отставание от лидеров понемногу накапливалось, и вскоре говорить о прямой конкуренции с лидерами класса стало попросту невозможно.

А вот подход «Рено» к проектированию машины высокого класса никогда не был традиционным. Во-первых, любые идеи о седанах французские дизайнеры отвергали решительно и бесповоротно. Предшественники нынешнего «Вель Сатиса» – «Рено-Сафран» и «Рено-25» имели большую пятую дверь и в той или иной степени оригинальную внешность. Однако известность этих машин за пределами своей родины оставляла желать большего. «Сафрану» не помог даже эксклюзивный проект с

OPEL SIGNUM

- Выпускается с 2003 года.
- Комплектуется бензиновыми моторами 1,8; 2,0 Turbo; 2,2 (непосредственный впрыск); 3,2 л и турбодизелями 2,0; 2,2 и 3 л. Привод – передний. Коробки передач: механическая пятиступенчатая, для 2,0 Turbo и 3,0 CDTI – шестиступенчатая; за доплату для моторов больше 2 л – пятиступенчатый «автомат».
- В Россию поставляется с бензиновыми двигателями 1,8; 2,2 и 3,2 л, цена автомобилей – от $26 390 до 45 050. Варианты исполнения: базовый, Elegance, Sport, Cosmo. Стоимость тестового автомобиля – $43 850.

RENAULT VEL SATIS

- Представлен в 2001 году, в продаже с 2002 года.
- Комплектуется бензиновыми моторами 2,0 л Turbo и 3,5 л, а также турбодизелями 2,2 л (85 кВт/115 л. с. и 110 кВт/150 л. с.) и 3,0 л, 130 кВт/177 л.с. Привод на передние колеса, коробки передач для бензинового мотора 2 л – шестиступенчатая «механика» и пятиступенчатый «автомат», для бензинового 3,5 л – только пятиступенчатая автоматическая. Дизельные двигатели только с механической шестиступенчатой трансмиссией.
- В Россию поставляется только с бензиновыми моторами и автоматической трансмиссией. Цена – от 36 900 до 48 000 евро. Вариант исполнения – Privilege. Цена тестового автомобиля – 48 000 евро.

«Опель-Сигнум» – на дороге большим не кажется.



Все пять дверных проемов оптимальной формы.

V-образная «шестерка» установлена поперек.

немецкой фирмой «Хартге», строившей уникальный полноприводный «Рено-Сафран Битурбо». Впрочем, неудачными свои опыты «Рено» признавать не собирается – и вот еще одна попытка. Что ж, не только консерваторы правят бал – проект «Вель Сатис» обошелся «Рено» в 548,7 млн. евро, и маркетологи фирмы уверяют, что смогут добиться трехпроцентной доли в сегменте «Е» в Европе.

В ПОИСКАХ ИДЕИ

Поставьте их рядом, и этот факт не останется без комментария: «Рено Вель Сатис» заметно больше «Опеля-Сигнум», при том, что колесная база у них почти одинаковая. Для начала, «француз» на 111 мм выше, на 62 мм шире, на 224 мм длиннее. Разница в размерах – не свидетельство «разноклассовости», но особенность компоновки. В концепции «Опеля» приоритет отдан высоким скоростям движения и управляемости, в «Рено» – удобству посадки и комфортному перемещению. Впрочем, размеры дверных проемов у обоих автомобилей впечатляют – вне зависимости от комплекции пассажиров проявлять гибкость им не придется.

Попасть на водительское место «Сигнума» несложно. Устроиться за рулем тоже – регулировки сиденья электрические, рулевое колесо можно подогнать и по расстоянию, и по углу. Так что удобную посадку при хорошей обзорности и досягаемости всех органов управления находишь довольно быстро.

«Рено» на первый взгляд еще просторнее (замеры это подтверждают), но… Как ни регулируй сиденье по высоте (перемещение по вертикали здесь без малого 100 мм!) – то рулевая колонка на коленях, то обод закрывает приборы. Вывод: диапазон регулировки ру-

«Рено-Вель Сатис» – его необычность начинается с фар.



Этот двигатель встретишь и под капотом «ниссанов».



«Ступенька» на задней двери – элемент фирменного стиля?

ля маловат по сравнению с тем, что может дать сиденье. А если добавить «тонкую настройку» верхней части спинки, то пройдет немало времени, прежде чем устроишься за рулем по-настоящему удобно. Впрочем, это только при первом знакомстве – все регулировки можно занести в память и больше к ним не возвращаться. Кстати, эволюции с креслом нисколько не влияют на ремень безопасности, который вмонтирован в спинку. Электрический механизм минимизирует усилие его натяжения в обычном состоянии, так что застегнутый он практически неощутим.

Пуск двигателя и в «Опеле», и в «Рено» одинаково тих и заметен скорее по погасшим контрольным лампам и ожившей стрелке тахометра. Но если у «Сигнума» вполне традиционный ключ, то у «Вель Сатиса» – ставшие непременными для «Рено» карточка и кнопка включения стартера.

В движении разница куда заметнее. «Сигнум» бодро трогается с места, адекватно реагирует на педаль газа, мягко и с минимальной задержкой переходя на пониженную передачу. Однако когда дело доходит до езды по-настоящему активной, манеры автоматической трансмиссии оставляют желать лучшего. Тех, кто не намерен с этим мириться, выручит более удобный режим ручного переключения.

«Вель Сатису» плавное, незаметное троганье удается не сразу – он или не хочет разгоняться достаточно интенсивно, или, напротив, демонстрирует, что табун под капотом заслуживает большего, чем городские 60 км/ч. Со временем взаимопонимание между водителем и машиной все-таки наступает, и тогда на первый план выходит практически незаметное переключение передач, органично дополняя плавный ход «Рено».



Хайди Мак-Кормак, глава представительства «Джи-Эм» в России

– Ваше мнение об «Опеле-Сигнум»: какие преимущества этот автомобиль дает водителю и пассажирам?

– «Сигнум» – один из моих любимых автомобилей в модельном ряду «Опеля». В будние дни, когда я езжу по городу с водителем, могу оценить простор на заднем сиденье. Сидеть «нога на ногу» – роскошь в московских пробках. В выходные, за рулем, сама получаю огромное удовольствие от вождения – мощный двигатель, комфортный автомобиль, большой город! Приобретя «Опель-Сигнум», открываешь бесконечные возможности – можно увеличить багажник, придвинув задние сиденья вперед, можно дать больше пространства для ног пассажирам сзади.

– Насколько успешно продаются машины в России, каковы перспективы модели?

– Прошедший год бьет все наши прогнозы – по результатам трех кварталов мы увеличили продажи марки «Опель» более чем в два раза по сравнению с 2002 годом. С начала продаж «Сигнума» в июле куплено 50 машин. В 2004 году надеемся увеличить продажи «Сигнума» за счет интереса к нему корпоративных клиентов.

– В каких комплектациях предлагают «сигнумы» в России?

– Российские комплектации в основном совпадают с европейскими. Покупатели здесь могут, кроме того, заказать противоугонный пакет и пакет для плохих дорог. Отличие в том, что немцы, например, предпочитают самостоятельно устанавливать и навигационную систему, и телефон, и радио. В автомобилях, продаваемых на российском рынке, аудиосистема устанавливается на заводе.

– Кто конкурент «Сигнума»?

– Прямых конкурентов нет. Многие журналисты сравнивают «Опель-Сигнум» с «Рено-Вель Сатис». Действительно, это большие вместительные автомобили, оба необычны своими кузовами хэтчбек. «Рено-Вель Сатис» – прекрасный автомобиль, но «Сигнум» кажется мне симпатичнее. Ведь так и должно быть?



Напоминает «Вектру», но в самой дорогой комплектации.



Объем и удобство – на «отлично».



Подлокотник выглядит простовато.

Конечно, его подвески заслуживают особых слов, они без лишнего шума и проблем нивелируют погрешности наших магистралей. В то же время большой и высокий автомобиль с должным старанием реагирует и на резкие действия водителя, с максимальной поспешностью меняя полосу движения.

Но при этом контраст с «Опелем-Сигнум» весьма заметен. Да, немецкая машина жестче и шумнее проходит неровности, однако скорость, с которой солидный автомобиль выполняет любые маневры, впечатляет. При вполне приемлемом в целом комфорте «Опель» на ровных дорогах демонстрирует отличное поведение. На неровностях, однако, его подвески пасуют. Нет, надежность управления сохраняется, но желание «поиграть в гонщика» проходит быстро. Свою лепту в акустический портрет машины вносят и шины, шум которых заметен куда больше, чем на «Вель Сатисе».

ОБЩИЕ СВЯЗИ

Покажется забавным, что автоматическая коробка «Опеля» и «Рено» – один и тот же агрегат. Хотя настроенный совершенно по-разному. Впрочем, здесь играет роль и главная пара – передачи «Вель Сатиса» короче, даже несмотря на большие по диаметру колеса. В сочетании с более мощным двигателем это дает ему небольшое преимущество в разгоне с места. Повышенные обороты мотора не сказываются на комфорте – звукоизоляция «Вель Сатиса» отменная.



«Волна» центральной консоли, перетекающая в приборную панель – это красиво.



Царство черной кожи.



С тяжелым багажом будет неудобно.

Разница в двигателях и настройке коробки передач не столь заметна при интенсивном разгоне, сколь при городской езде, где «Опель» менее склонен к частым переключениям.

РАЗЛОЖИМ ПО ПОЛОЧКАМ

Бессмысленно скрывать приверженность автора классическим решениям. Удобство парковки ныне определяется не только габаритами автомобиля, но и электроникой, так что преимущество «бизнес-хэтчбеков» не столь убедительно – ведь они не намного короче седанов. А вот форма кузова, при которой дорожная грязь толстым слоем покрывает заднее стекло, поминутно требуя включать очиститель, в России большой радости не вызывает.

Просторный салон в «Опеле» обустроен лучше: задние сиденья с внушительным диапазоном раздельной регулировки, удобный подлокотник – и при этом емкий багажник с большим проемом пятой двери.

«Вель Сатис» предлагает более вертикальную посадку, но потенциальные преимущества съедают очень толстые спинки сидений. Багажный отсек в «Рено» поменьше, да и форму задней двери никак не назовешь оптимальной, а погрузочная высота намного больше.

Вывод прост – несмотря на необычный кузов, «Опель-Сигнум» по своей идеологии не слишком далеко ушел от «Вектры», на удлиненной платформе которой он построен. Его внешняя новизна – лишь приправа к апробирован-



Жан-Мишель Жалинье, генеральный директор «Автофрамоса»

– В чем, на ваш взгляд, главные достоинства «Рено-Вель Сатис»?

– Этот автомобиль выше своих конкурентов в среднем на 10 см – благодаря этому он имеет увеличенный объем внутреннего пространства и больше возможностей предоставить дополнительный комфорт водителю и пассажирам. К тому же машина богато оснащена, что также создает удобства. Но чтобы лучше понять автомобиль, нужно, конечно, в нем прокатиться и оценить высокий уровень технических решений, помогающих водителю. Исходя из этого, нами принято решение шире предоставлять автомобиль на тесты у дилеров «Рено».

– Автомобили принято делить на предназначенные для водителя и те, что ориентированы на пассажиров. К какой из этих категорий в большей мере вы отнесли бы «Вель Сатис»?

– На мой взгляд, одновременно к обеим. Поскольку для пассажиров на заднем сиденье созданы такие условия, которые не часто встретишь на автомобилях высшей категории. Это касается удобства размещения, звукоизоляции и всего остального. Для удобства водителя также сделано немало – например, кнопочный стояночный тормоз. Нажав на кнопку, можно о ней забыть – при трогание колеса сами разблокируются. И таких невидимых глазу нововведений немало.

– Сколько автомобилей уже продано в России, каковы прогнозы на 2004 год?

– Пока тридцать, но надеюсь, по мере знакомства с «Вель Сатис» у него появится все больше почитателей.

– Какие модели являются основными конкурентами «Вель Сатис» на российском рынке?

– Все автомобили представительского класса, конкуренция среди которых очень сильна. Но мы рассчитываем на успех, потому что наш автомобиль не похож на другие и, несомненно, привлечет внимание клиентов, которые хотели бы выделиться из общей массы.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	OPEL SIGNUM	RENAULT VEL SATIS
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4636	4860
ширина	1798	1860
высота	1466	1577
база	2830	2840
колея спереди/сзади	1536/1525	1575/1550
Радиус поворота, м	5,9	6,0
Снаряженная масса, кг	1613	1720
Полная масса, кг	2150	2270
Максимальная скорость, км/ч	235	235
Время разгона 0-100 км/ч, с	8,5	8,3
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/60	АИ-95/80
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):		
загородный цикл	7,8	8,5
городской цикл	15,7	16,8
Кузов	несущий	
Количество дверей	5	
Число мест	5	
Объем багажника (VDA), л	365/550/1410	460
Двигатель	бензиновый	
Расположение, число цилиндров	V6	
Число клапанов	24	
Рабочий объем, см^3	3175	3498
Степень сжатия	10,0	10,3
Мощность, кВт/л. с.	155/211	177/245
при об/мин	6200	6000
Крутящий момент, Н·м	300	330
при об/мин	4000	3600
Трансмиссия		
Привод	на передние колеса	
Коробка передач	А5	
Передаточные числа:		
I	4,69	4,69
II	2,94	2,94
III	1,92	1,92
IV	1,30	1,30
V	1,00	1,00
з. х.	3,17	3,17
Главная передача	2,40	2,81
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	независимая, типа «Мак-Ферсон»	
сзади	многорычажная	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые вентилируемые	дисковые
Размер шин	215/55R16	225/55R17
Системы	АБС, «брейк эссист», электрораспределение тормозного усилия, противобуксовочная, стабилизации	АБС, содействие экстренному торможению, электрораспределение тормозного усилия, противобуксовочная, стабилизации

РЕЗЮМЕ

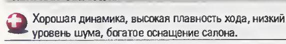
OPEL SIGNUM

+ Хорошая динамика, просторный сзади салон, удобное управление тягой.

– Жесткая подвеска, неважная управляемость на неровной дороге, неудобные подрулевые переключатели.

RENAULT VEL SATIS

+ Хорошая динамика, высокая плавность хода, низкий уровень шума, богатое оснащение салона.



– Неудобное управление тягой и торможением, руль перегружен дополнительными переключателями.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ И КОМПЛЕКТАЦИЯ

H1 H2 H4 B1 B2 B3 L1 L2 L3 h1 h2 h4

– поперечный размер

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

	OPEL SIGNUM	RENAULT VEL SATIS
Весовые характеристики		
Снаряженная масса, кг	1609	1848
Нагрузка на ось, кг:		
переднюю	971 (60%)	1128 (61%)
заднюю	638 (40%)	720 (39%)
Дорожный просвет, мм	–	120
Динамические качества		
Разгон, с:		
0–40 км/ч	3,0	2,7
0–60 км/ч	4,6	4,0
0–80 км/ч	7,0	6,2
0–100 км/ч	9,6	8,8
0–120 км/ч	13,7	12,5
0–140 км/ч	18,2	17,1
0–160 км/ч	24,3	23,5
0–400 м	17,1 (135,0 км/ч)	16,5 (139,7 км/ч)
0–1000 м	30,7 (171,6 км/ч)	30,1 (173,3 км/ч)
Максимальная скорость, км/ч	**222**	–
Погрешность спидометра, %	2	3,5
Эластичность, с:		
60–100 км/ч (IV)	4,9*	5,4*
80–120 км/ч (V)	6,5*	6,9*
Выбег, м:		
120–50 км/ч	1580	1645
50–0 км/ч	643	621
Торможение со 100 км/ч:		
тормозной путь, м	41,1	46,3**
замедление, м/с^2	9,4	8,3

**Кик-даун. **Зимние шины.*

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм

	OPEL SIGNUM	RENAULT VEL SATIS
L_1	910–1115	945–1135
L_2	540–900	680–920
H_1	1015	1035
H_2	960	970
B_1	1420	1440
B_2	1385	1420
h_1	255–320	300–395
h_2	360	375
L_3	905–1870/2640	1080
$B_{3\,min}$	1065	930
h_4 (погруз.)	600	790
H_4 (до полки)	540	530

КОМПЛЕКТАЦИЯ

	OPEL SIGNUM	RENAULT VEL SATIS
Противотуманные фары	•	•
Иммобилайзер	•	•
Центральный замок	•	•
Электрообогрев ветрового стекла		•
Электростеклоподъемники (перед./зад.)	•/•	•/•
Электрозеркала	•	•
Регулируемая рулевая колонка	•	•
Электрорегулировки сиденья	•	•
Подогрев сиденья	•	•
Круиз-контроль	•	•
Кожаный салон	•	•
Кондиционер	•	•
Климат-контроль	•	•
Аудиоподготовка	•	•
Аудиосистема	•	•
Натяжители ремней (кол-во)	5	5
Подушки безопасности (кол-во)	6	8
Трансформируемый багажник	•	•
Цена	$43 850	€48 000

ной механике и электронике, украшенная дорогими отделочными материалами, мощным мотором и полным набором оснащения. А благодаря спортивным ноткам в характере он успешно выполняет не только представительские обязанности, но и способен радовать на извилистых загородных дорожках.

«Рено-Вель Сатис» – в принципе другой автомобиль, главная идея которого – максимальный комфорт и изоляция во всех областях: от тишины в салоне до незаметных переключений передач и такого руля, на котором почти не чувствуются неровности дороги. Наделенный экзотической внешностью и напичканный бортовой электроникой, «Рено» всерьез готов сражаться за славу самого комфортабельного с нынешними грандами бизнес-класса. Хотя сегодня он воспринимается как некий космический корабль, уносящий своих «астронавтов» от забот и проблем этого мира. А идея автомобиля для нон-конформистов, которой «Рено» обосновывает появление столь необычной машины, – всего лишь маркетинговая хитрость, призванная обратить на «Вель Сатис» внимание. □

Автомобили предоставлены ОАО «АВТОФРАМОС» и ОАО «ДЖЕНЕРАЛ МОТОРС СНГ». Горячая линия «Рено» (095) 775-4848. Горячая линия «Опель» (095) 785-4646.

ЛАКОМЫЙ КУСОК

АНАТОЛИЙ ФОМИН. ФОТО: **ГЕОРГИЙ САДКОВ**

Этот вездеход видели, наверное, все посетители Российского автосалона-2003. Но экспонат на стенде – одно, реальный автомобиль – другое. Представленный на суд зрителей ГАЗ-3106, как оказалось, вполне способен перемещаться самостоятельно. Самое время рассказать о нем подробнее.

МЕЖДУ «ШЕВИ» И УАЗОМ

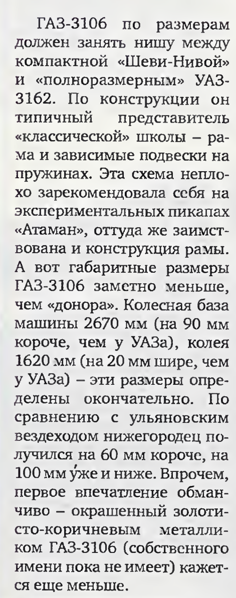
Делать вседорожники сегодня выгодно. Спрос на них неуклонно растет, причем покупателей не смущают ни высокие расходы на обслуживание, ни расход топлива. Более того, автомобили повышенной проходимости в России все же ездят по плохим дорогам и даже бездорожью. Так что торопиться переходить на «паркетную» схему с несущим кузовом, независимыми подвесками и без пониженной передачи нам рано. Хотя в мире нынче другие приоритеты – управляемость и безопасность.





Под крышкой – мотор ЗМЗ-4052.2.

Индекс есть, а имени нет.



ГАЗ-3106 по размерам должен занять нишу между компактной «Шеви-Нивой» и «полноразмерным» УАЗ-3162. По конструкции он типичный представитель «классической» школы – рама и зависимые подвески на пружинах. Эта схема неплохо зарекомендовала себя на экспериментальных пикапах «Атаман», оттуда же заимствована и конструкция рамы. А вот габаритные размеры ГАЗ-3106 заметно меньше, чем «донора». Колесная база машины 2670 мм (на 90 мм короче, чем у УАЗа), колея 1620 мм (на 20 мм шире, чем у УАЗа) – эти размеры определены окончательно. По сравнению с ульяновским вездеходом нижегородец получился на 60 мм короче, на 100 мм уже и ниже. Впрочем, первое впечатление обманчиво – окрашенный золотисто-коричневым металликом ГАЗ-3106 (собственного имени пока не имеет) кажется еще меньше.

Внешность машины вряд ли будут критиковать. Яркой индивидуальности в ее дизайне нет, что в наших условиях скорее достоинство. Лубочная самобытность ГАЗ-3111 осталась в прошлом. Кто-то обратит внимание на заднюю стойку «а-ля «Ленд Крузер», кто-то на форму дверей, напоминающую «Ленд-Ровер», кто-то на задний бампер, похожий на «паджеровский», но в целом выстраивается запоминающийся образ.

По внутренним размерам ГАЗ-3106 меньше ульяновского соперника и предлагает только пять мест, причем все сиденья оснащены подголовниками и инерционными ремнями безопасности. В отличие от ульяновских машин (у них два бензобака по внешним сторонам рамы), у ГАЗ-3106 бак традиционно расположен внутри рамы, что положительно сказывается на пассивной безопасности, позволяет опустить пол в салоне, хотя и не дает сделать его ровным. Конструкция задних сидений на опытном образце пока далека от совершенства – при складывании не получается ровный пол в грузовом отделении, но на подходе сиденье-книжка, которое должно решить эту проблему.

Поправима и ситуация с неудобной посадкой задних пассажиров через узкую дверь – на следующей модификации машины центральная стойка передвинется на 35 мм вперед, благо, говорить о кузовных штампах еще рано.

СЮРПРИЗЫ ШАССИ

Классика полноприводного жанра – подключаемый передний привод без межосевого дифференциала – явно теряет популярность. Преимущества его общеизвестны: простота, надежность и экономия топлива при езде по хорошим дорогам. Основной недостаток – такой полный привод нельзя использовать

на сухом и твердом покрытии. ГАЗ-3106 оснащен постоянным полным приводом, для него разработана новая раздаточная коробка с многорядной пластинчатой цепью Морзе, блокируемым межосевым дифференциалом и числом понижающей передачи 2,68. В сочетании с главными парами 4,55 это гарантирует, что недостатка тяги на колесах не будет. А отсутствие промежуточных валов – залог тишины в салоне. Если ГАЗ-3106 будет запущен в серию, новая «раздатка» появится также на полноприводных «газелях» и «соболях».

От предполагавшегося механизма Уатта в задней подвеске пришлось отказаться – большое количество шарниров и сложности с ее компоновкой заставили вернуться к более простой тяге Панара. Хотя «асфальтовой» управляемости машины уделяется немало внимания, асимметричное решение признано приемлемым. Настройки подвески и умеренные ходы (175 мм спереди и 210 мм сзади) свидетельствуют о более «дорожных» приоритетах, чем у ульяновских автомобилей. Кстати, рулевой демпфер здесь предусмотрен в серийной комплектации.

Впрочем, кое-что газовскому вседорожнику осмелимся записать в пассив. Во-первых, очень большие картеры редукторов мостов снижают дорожный просвет до 200 мм (на 10 мм меньше, чем у УАЗа с такими же шинами 225/75R16). Максимальная размерность колес, не задевающих за ниши, – 245/70R16.

Во-вторых – открытые ШРУСы. Да-да, шарниры, а не карданы, как на полноприводных «газелях» и «соболях». Впрочем, на последнее замечание у специалистов есть ответ: испытано, пыльники не повреждаются даже при езде по глубоким замерзшим лужам. Что ж, поверим на слово, но все равно закрытый ШРУС был бы предпочтительнее.

ШТРИХИ К ПОРТРЕТУ

Рассказывать об особенностях поведения ГАЗ-3106 на дорогах и бездорожье еще рано. Впрочем, пробная поездка убедила в неплохой динамике, удачно подобранных передаточных числах трансмиссии, приемлемой плавности хода и низком уровне вибраций в трансмиссии. Для первого экземпляра результат впечатляющий. Порадовало водительское место – очевидных промахов в эргономике не замечено. А коробка передач и вовсе образец для подражания. Пять положений рычага управления «раздаткой» – поначалу кажется много, но



Интерьер частично унифицирован с перспективной легковой машиной.



Посмотрите: дверь открывается налево!



Сзади места для троих достаточно.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ГАЗ-3106

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4570
ширина	1960
высота	1880
база	2670
Радиус поворота, м	5,7
Снаряженная масса, кг	2000
Время разгона 0-100 км/ч, с	н. д.
Максимальная скорость, км/ч	155
Топливо	АИ-92
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100)	н. д.
Кузов	**на лонжеронной раме**
Количество дверей	5
Число мест	5
Объем багажника (VDA), л	н. д.
Двигатель	**ЗМЗ-40522**
Расположение, число цилиндров	Р4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см^3	2464
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	108/147
Крутящий момент, Н·м при об/мин	222 н. д.
Трансмиссия	
Привод	постоянный полный с блокируемым межосевым дифференциалом и понижающей передачей
Коробка передач	М5
Ходовая часть	
Подвеска	зависимая пружинная
Рулевое управление	винт-шариковая гайка с усилителем
Размер стандартных шин	225/75R16
Тормоза:	
передние	дисковые вентилируемые
задние	барабанные

ПЛАНИРУЕМЫЕ СИСТЕМЫ

- АБС
- Противобуксовочная система
- Бортовой компьютер
- Электролебедка



На кого похож? Судите сами.



Вместо пяти станет три положения.

давайте посчитаем: прямая передача с блокировкой дифференциала и без, «нейтраль», пониженная и пониженная с блокировкой. Вероятно, в серийных машинах останется только три положения – не каждый водитель в силах правильно распорядиться таким богатством.

БУДЕТ – НЕ БУДЕТ?

Пока ГАЗ-3106 существует в единственном «выставочном» экземпляре. Второй образец, вероятно, изготовят к моменту выхода этого материала. Дальше, если примут решение о подготовке производства, начнется работа технологов. Именно этот этап сопряжен с наибольшими затратами, оправдать которые может только крупномасштабный выпуск. Насколько «крупно»? Цифры пока в секрете. Планы большие: двигатели от ЗМЗ-405 до «Штайра» и ИВЕКО, модификации с удлиненной и укороченной базой, пикап… Но даже при самом оптимистичном раскладе мы не увидим серийный ГАЗ-3106 ранее 2006 года, а его вполне реальные конкуренты «Шевроле-Нива» и УАЗ-3162 уже на рынке. И все-таки разрыв между ними достаточно велик, чтобы вместить еще одного игрока. Шанс есть – будем ждать? □

РОДОСЛОВНАЯ







1. Первый серийный легковой автомобиль 4х4 Горьковского завода ГАЗ-61, созданный В. А. Грачевым, вышел на испытания в 1939-м. ГАЗ-61 оснащали 6-цилиндровым 76-сильным мотором рабочим объемом 3,85 л. Раздаточная коробка не имела понижающей передачи. В 1941–1943 гг. построили около 400 экземпляров.

2. ГАЗ-67Б – знаменитый «Иван Виллис». По конструкции трансмиссии – аналог ГАЗ-61. Двигатель – 4-цилиндровый 54-сильный объемом 3,28 л. С 1943 до 1953 года выпустили почти 63 тысячи ГАЗ-67 и 67Б.

3. «Козлики» ГАЗ-69 и 69А (на фото) созданы группой конструкторов во главе с Г. М. Вассерманом. С 1952 по 1956 год их строили в Горьком, затем до 1972 года в Ульяновске. Двигатель объемом 2,1 л развивал 52 л. с., коробка передач – трехступенчатая, раздаточная коробка – с понижающей передачей.

4. Полноприводный вариант «Победы» ГАЗ-М72 – конструктивный аналог ГАЗ-69 – строили в 1955–1958 гг. Всего изготовили 4677 машин.

5. Прототип ГАЗ-24-95, полноприводную версию «Волги» конструктора Л. Д. Кальмансона, собрали в 1973 году. Через много лет подобные машины – универсалы 4х4 – стали в небольших количествах выпускать тюнинговые фирмы.



ДЕТЕНЫШ МОНСТРА

АНАТОЛИЙ КАРПЕНКОВ.
ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ

Плоско-рубленые панели кузова, почти вертикальное ветровое стекло, зубастая решетка радиатора – эдакий тиранозавр, весь из себя мощный, грубый и несокрушимый... Точнее, детеныш тиранозавра: ведь «Хаммер-Н2» – потомок знаменитого Н1.

Словом, младший «Хаммер» родился по законам известного жанра. Внешний облик «беби» сохранил характерные черты знаменитого предшественника. Видеть «Хаммер» в зеркалах своей малолитражки – не для слабонервных. В голове замелькают страшные кадры заокеанских боевиков, а руки невольно крутанут баранку, чтобы уступить дорогу. На этом фамильное сходство, пожалуй, заканчивается.

«ХАММЕР» ОБРЕТАЕТ ЛОСК

Элементы и качество отделки внешних панелей кузова юного «Хаммера», можно сказать, безупречны и отличаются от предшественника, как френч от солдатской гимнастерки. Папаша воевал – сынок играет в войну... Он уже не вояка и не станет мишенью для вражеского оружия – значит, можно изменить пропорции кузова Н2, уделив больше внимания удобству седоков.

Уменьшилась ширина (оставшись при этом больше двух метров!), увеличилась на 134 мм длина и на 24 мм –

высота, дорожный просвет сократился до 250 мм вместо 400 у «Хаммера»-отца. Зато силовой агрегат, узлы и детали полноприводной трансмиссии встали на привычные для гражданского джипа места.

Огромный тоннель, оставляющий в салоне «старого вояки» лишь скудное жизненное пространство для четырех солдат, трансформировался у H2 в удобную переднюю консоль, позволяя комфортно разместиться в кабине пятерым, включая водителя.

Отделка и оснащение салона нового «Хаммера» – под стать внешности. Все солидно, добротно и современно, включая переднюю панель со стандартным набором шкал приборов, сигнализаторов и клавиш. Лишь пластиковые вставки под серебристый металл, нарочито закрепленные хромированными винтами, подчеркивают причастность машины к джиперскому клану.

Кожаные сиденья (передние с электрорегулировками, подогревом и двухпозиционной памятью) обеспечивают оптимальную посадку. Весьма кстати надежный упор-площадка под левой ногой водителя. Задний ряд сидений легко трансформируется, увеличивая и без того большой грузовой отсек с 1130 до 2450 л. Единственное неудобство – размещенное здесь же полноразмерное запасное колесо отнимает почти четверть полезного пространства и затрудняет обзор.

Словно в пику аскетичному предшественнику, новый «Хаммер» буквально напичкан устройствами, создающими комфорт. Пожалуй все, что придумано на сегодняшний день в области автомобильной электроники, применено на этой машине. Даже двухсекционная климатическая установка (отдельно для передних и задних седоков), пульт дистанционного открывания гаражных ворот, дорогая аудиосистема с CD-чейнджером и восьмью колонками, компрессор для подкачки колес.

А еще есть многочисленные системы: антиблокировочная, поддержания курсовой устойчивости, противобуксовочная, помощи при трогании и буксировке прицепа, поддержания жесткости задней подвески, круиз-контроль.

ПОЕХАЛИ...

Выиграть дуэль на бездорожье у такого монстра-экстремала, как H1, младшему «Хаммеру» не под силу. Зато H2 более универсален и наверняка даст фору





Отделка кожей и алюминием – стиль дорогого вседорожника.



...И ни в чем себе не отказывайте!



Запаска съедает полбагажника.

старшему на цивилизованных дорогах. Бензиновая «восьмерка» мощностью 320 л. с. с крутящим моментом 490 Н·м заметно резвее: «второй» разгоняется до сотни всего за 10 с и достигает 180 км/ч.

Чтобы приспособить работу трансмиссии к конкретным условиям движения, водитель выбирает подходящий режим, нажав одну из четырех клавиш на консоли. На дорогах с улучшенным покрытием межосевой дифференциал распределяет крутящий момент между передней и задней осью в соотношении 40:60. На скользком покрытии его можно заблокировать. Крутой подъем либо участок вязкого грунта штурмуют, задействовав понижающий ряд трансмиссии. В крайнем случае подключают межколесную блокировку заднего моста.

Стабилизаторы поперечной устойчивости в передней и задней подвесках на асфальте сыграли положительную роль, ограничивая крены кузова в поворотах. Следствие – внятные реакции автомобиля на поворот руля. Такая настройка подвески здесь просто необходима, поскольку «беби», несмотря на внушительные габариты, весьма резвый. Небольшой диаметр рулевого колеса сначала показался непривычным в автомобиле такого класса. Однако вкупе с мощным гидроусилителем он позволяет даже хрупкой женщине без чрезмерных усилий управлять громадной машиной.

Необычайный интерес к новому «Хаммеру» подогревается боевыми заслугами знаменитого предшественника. Конечно, авторитета папаши он не заслужил, но у него и цель иная... Как сложится его судьба и какое количество реальных почитателей он завоюет – покажет время. Серьезные предпосылки счастливой судьбы – налицо.

Кстати, к выходу номера компания «АвтоТОР» планирует начать сборку нового «Хаммера» в Калининграде. □

РЕЗЮМЕ

- Высокий комфорт, современное оснащение, хорошие устойчивость и управляемость
- Высокая цена.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

HUMMER H2

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4820
ширина	2065
высота	1980
база	3200
колея спереди/сзади	1765/1765
Дорожный просвет, мм	250
Радиус поворота, м	6,75
Снаряженная масса, кг	2910
Полная масса, кг	3500
Максимальная скорость, км/ч	180
Время разгона 0–100 км/ч, с	10
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/121
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):	
загородный цикл	12
городской цикл	25
Кузов	**универсал, рамный**
Количество дверей	5
Число мест	5
Объем багажника (VDA), л	1130/2450
Двигатель	**бензиновый**
Расположение, число цилиндров	V8
Число клапанов	16
Рабочий объем, см³	5967
Степень сжатия	9,4
Мощность, кВт/л. с.	235/320
при об/мин	5200
Крутящий момент, Н·м	490
при об/мин	4000
Трансмиссия	
Привод	на все колеса
Коробка передач	А4
Передаточные числа:	
I	3,06
II	1,62
III	1,0
IV	0,69
з. х.	2,29
Главная передача	4,1
Понижающая передача	2,64
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	независимая, торсионная, 4-рычажная
сзади	зависимая, пружинная, 5-рычажная
Рулевое управление	с гидроусилителем
Тормоза	дисковые вентилируемые
Размер шин	315/70R17

КОМПЛЕКТАЦИЯ

Противотуманные фары	
Центральный замок	
Люк	
Электростеклоподъемники (перед./зад.)	
Электрозеркала	
Регулируемая рулевая колонка	
Электрорегулировки сиденья	
Подогрев сиденья	
Круиз-контроль	
Кожаный салон	
Кондиционер	
Аудиосистема	
Подушки безопасности – 4 шт.	
Трансформируемый багажник	
Полноразмерное запасное колесо	
Цена, долл.	102 000

Автомобиль на тест предоставлен «АВТОЦЕНТРОМ НА АВТОЗАВОДСКОЙ». Тел. 275-02-19.

КТО ВЫ, МИСТЕР «ХАММЕР»?

МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ

Нью-Йорку не привыкать к необычным зрелищам, чего только город не повидал на своем веку. И все же апрельским днем 2001 года на Бродвее и Таймс-сквер собралась целая армия зевак. Поглазеть было на что! По улицам не спеша катил кортеж вседорожников во главе с ярко-желтым прототипом «Хаммер-Н2», официальный дебют которого должен был пройти лишь несколькими днями позже на Нью-Йоркском автосалоне. На этом сюрпризы не закончились: за рулем головной машины восседал не кто иной, как знаменитый Терминатор! Право рассекретить новинку Арнольду Шварценеггеру предоставили не случайно: как знать, появился бы на свет Н2, если бы не он.

«Я очень горжусь «Хаммером» потому, что я создал эту индустрию. Я отправился на завод и сказал, что нам следует сделать «Хаммер» не только военным, но и гражданским автомобилем», – вспоминает Арнольд Шварценеггер историю пятнадцатилетней давности.

С 1983 года, когда начали производство «хаммеров», их поставляли лишь в вооруженные силы США. Но вскоре грозные гигантские вседорожники появились в гаражах знаменитостей, в числе которых, помимо Шварценеггера, был, например, боксер Майк Тайсон. Однако ежегодный тираж «хаммеров» первого поколения по-прежнему не превышает 1000 штук, ведь цена сравнима со стоимостью четырех «гран чероки», динамика вяловата, да и комфорт даже гражданской версии условен.

Но стратегическую задачу производители выполнили: машина стала знаменитой и желанной. Дело за малым: построить по мотивам первого «Хаммера» более доступный и «человечный» автомобиль. Первые серийные Н2 появились на дорогах в прошлом году.

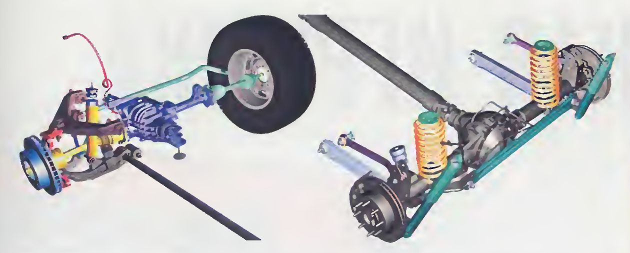
До старшего по званию – армейского «Хаммера» – модель Н2 не дотягивает ни по габаритам, ни по проходимости, ни по цене. Но это вовсе не значит, что «малыш» способен лишь на паркетные шалости. Конструкторы заверяют, что он преодолеет брод глубиной до полуметра, 40-сантиметровые ступени, не побоится рыхлого песка. Специально для любителей триала: углы въезда-съезда – 43,6 и 39,7° соответственно, а угол преодолеваемого перелома достигает 24,3°.

Донорами для Н2 стали сразу несколько хорошо знакомых и не слишком

Неформальная премьера «Хаммера-Н2» в Нью-Йорке: за рулем желтого вседорожника Арнольд Шварценеггер, рядом – тогдашний мэр города Рудольф Джулиани. В «группе поддержки» – армейские «хаммеры» первого поколения.



Двигатель «Вортек-6000» проверен временем: помимо Н2, им оснащают «Джи-Эм-Си-Юкон», «Шевроле-Сильверадо» и еще полдесятка моделей концерна.



Переднюю подвеску (независимую торсионную) H2 унаследовал практически без изменений у «Шевроле-Тахо», а жесткий задний мост достался ему от «Шевроле-Сабербен-2500».

жалующих бездорожье машин: «Сабербен», «Эскелейд», «Тахо». От них позаимствованы не только подвески, тормоза и мосты, но и 6-литровая V-образная «восьмерка» «Вортек» мощностью 235 кВт/320 л. с. с крутящим моментом 490 Н·м, а также гидромеханическая четырехступенчатая коробка. Трансмиссия дополнена двухступенчатой раздаточной коробкой «Борг-Уорнер» с электронным управлением. Нижний ряд с передаточным отношением 2,64. В активе «Хаммера-Н2» система контроля тяги с режимами для скользкой дороги и рыхлого грунта, а также возможность регулировки давления в шинах с помощью бортового компрессора.

Все это хозяйство покоится на укороченной на 250 мм платформе GMT820. Свесы постарались максимально уменьшить. Передняя подвеска – торсионная. Заднюю, пятирычажную пружинную, можно дополнить опцией – пневматическими камерами. Они сохраняют клиренс неизменным независимо от нагрузки. В «бездорожном пакете» также – защита бензобака, выпускной системы и коробки передач.

Впрочем, так ли часто среднестатистический американец покидает асфальт? Поэтому не менее, а то и более важной задачей для создателей «Хаммера-Н2» стал высокий уровень комфорта.

От утилитарности армейской машины и следа не осталось: элегантная панель приборов, мягкие ворсистые ковры на полу, восемь регулировок водительского сиденья с электроприводом и памятью. По заказу – кожаные кресла с регулировкой температуры. А еще пара климатических установок – для переднего и заднего рядов сидений, высококлассная аудиосистема «Боус», навигация с подсказками на трех языках... И еще одна очень важная для американцев особенность: «беби-Хаммер», как уже окрестили машину журналисты, убаюкивающе мягкок на асфальте и послушен на высоких скоростях.

...Говорят, в гараже Шварценеггера не один «Хаммер». Но при планируемом объеме продаж 30 000 штук в год одними знаменитостями дело не ограничится. На родине машина стоит менее 50 тысяч долларов, поэтому «ДжиЭм» рассчитывает на самых разных покупателей. Как сказал один из американских дилеров: «Из моих клиентов 30% – женщины, которые не спрашивают ни у кого разрешения на покупку, остальные 70% – мужчины, которым такое разрешение дали». □



БОЕВАЯ МАШИНА ГУБЕРНАТОРА

Старт «Хаммера-Н2» совпал с началом политической карьеры Шварценеггера. Выставив свою кандидатуру на пост губернатора Калифорнии, Арнольд моментально попал под прицел прессы, в том числе и желтой. Штат, как известно, последовательно борется за экологически чистый транспорт. Поклонник прожорливого «Хаммера» вынужден был защищать своего железного друга. На вопрос, почему он не перевел свои машины на водородное топливо, Шварценеггер скромно заметил: «Потому, что я несовершенен».

Несовершенство не помешало Арнольду победить в борьбе за губернаторское кресло. А когда придет время новых выборов, губернатор наверняка произнесет свое знаменитое «I'll be back». К тому времени, может, и новый «Хаммер» подоспеет...

ГОРОДСКАЯ ИГРУШКА

СЕРГЕЙ КЛОЧКОВ. ФОТО АВТОРА И «МАЗДА»

Яркая и симпатичная «Мазда-2» напомнила игрушечный автомобильчик. Сделанный из мягкой пластмассы, со свистулькой в днище – лет двадцать назад таким любила играть моя младшая дочь, когда плескалась в ванной. Но компактность обманчива. Если обратиться к цифрам, выясняется, что «игрушка» имеет почти четырехметровый кузов и превышает полтора метра в высоту – по плечо рослому мужчине! Как и «родственник по платформе» «Форд-Фьюжн», она относится к высоким хэтчбекам, от которых рукой подать до компактных вэнов.

Японцы всегда славились искусством компоновать внутреннее пространство автомобиля – не иначе, тому причиной дефицит жизненного пространства. Изнутри машина кажется больше, чем снаружи. Благодаря высокому потолку и толково сконструированным сиденьям она свободно вмещает пассажиров выше среднего роста.

Салон уютный, материалы добротные и приятные на ощупь – дешевого громыхающего пластика нет и в помине. Детали плотно пригнаны, при езде по булыжнику никакого дребезжания и поскрипывания не слышно. Стильная передняя панель поблескивает колечками хрома па приборах и дефлекторах, центральная консоль мягко сияет матовым металлом. Незаполненное подушками безопасности и приборами место отдано под «бардачки» и полочки разного калибра. По «маздовской» традиции спинка переднего сиденья при складывании вперед образует столик – это удобно на пикнике или при перевозке длинномерных грузов.

Кстати, о грузе. В огромный багажный проем, который начинается чуть не от земли, можно втиснуть хоть письменный стол. Естественно, сложив заднее сиденье (разрезное 60/40), получишь больше кубометра свободного пространства. С пассажирами – меньше, хотя в большинстве случаев отсека в 335 л должно хватить.

Стандартную комплектацию Core бедной не назовешь: омыватель фар, релинги на крыше, центральный замок, иммобилайзер, АБС, электроусилитель тормозов, фронтальные и боковые подушки безопасности, подогрев



Автомобиль настолько ловко скроен, что напоминает детскую игрушку из пластмассы.



MAZDA2

- «Мазда-2» осенью 2002 года сменила модель «Демио». Базируется на платформе «Форда-Фьюжн», который, в свою очередь, унифицирован с «Фиестой».
- Кузов – пятидверный хэтчбек с высокой крышей. Двигатели – бензиновые 1,25 л, 55 кВт/75 л. с.; 1,4 л, 58 кВт/80 л. с.; 1,6 л, 74 кВт/100 л. с. и турбодизель 1,4 л, 50 кВт/68 л. с. Коробка передач – механическая пятиступенчатая. Комплектации – Core, Core+, Touring, Sport.
- Стоимость автомобиля в Европе – от 12 200 евро. Продажи в России планируются с начала 2004 года.

В пятую дверь с легкостью пройдут «негабаритные» вещи.



«Игрушка» достигает почти четырех метров в длину и более полутора в высоту.





Дешевого, громыхающего пластика в салоне нет и в помине. Детали интерьера пригнаны с ювелирной точностью.





сидений. В Core+ сюда добавляют кондиционер и передние электростеклоподъемники. Наша машина в комплектации Touring оказалась еще богаче: противотуманные фары, надувные «шторки» на окнах, электропривод зеркал и задних стеклоподъемников.

Промежуточный в линейке моторов бензиновый 80-сильный агрегат на поверку оказался в меру резвым, тяговитым и не шумным. Оценить динамические качества и управляемость сполна на улочках старой Риги проблематично. Да и не таков этот игрушечный автомобиль, чтобы выжимать адреналин из себя и пассажиров. Его сильные стороны – высокая маневренность, легкий руль, чувствительные тормоза, хорошая обзорность, большие дверные проемы. В общем, то, что нужно в городе, где на десяток километров пробега приходится два десятка поворотов и три заезда в магазин.

На шоссе новая «Мазда» тоже не пасует: хорошо держит траекторию, не обращает внимания на огрехи покрытия и абсолютно не досаждает шумами. Конструкция подвески машин такого класса хорошо отработана – спереди «Мак-Ферсон», сзади упругая поперечная балка с продольными рычагами. Веяние последнего времени – электроусилитель рулевого управления.

Маленькие «мазды» выпускаются в теплой Испании, в том числе модификации для скандинавских стран – именно такие машины должны поступать на наш рынок. Их особенность – более мощные генератор и аккумулятор, измененная электрика, включающая ближний свет фар вместе с зажиганием. Пожалуй, нам это будет нелишним. □

КОМПЛЕКТАЦИЯ Touring

Противотуманные фары	
Иммобилайзер	
Центральный замок	
Электростеклоподъемник (перед./зад.)	
Электрозеркала	
Регулируемая рулевая колонка	
Подогрев сиденья	
Кондиционер	
Аудиосистема	
Натяжители ремней	
Подушки безопасности (6)	
Трансформируемый багажник	
Полноразмерное зап. колесо	
Цена, евро	12 200

РЕЗЮМЕ



Высокая маневренность, достаточная шумоизоляция, просторный салон, большие дверные проемы, хорошие материалы и тщательная подгонка элементов салона.



Сравнительно высокая цена.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

MAZDA 2

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	3925
ширина	1680
высота	1545
база	2490
колея спереди/сзади	1470/1445
Радиус поворота, м	4,9
Снаряженная масса, кг	1070
Полная масса, кг	1550
Время разгона 0-100 км/ч, с	13,2
Максимальная скорость, км/ч	168
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/45
Расход топлива, л/100 км: (EU 99/100)	
загородный цикл	5,1
городской цикл	8,6
Кузов	**хэтчбек**
Количество дверей	5
Число мест	5
Объем багажника, л	335/1050
Двигатель	**бензиновый**
Расположение, число цилиндров	P4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см^3	1388
Степень сжатия	11
Мощность, кВт/л. с.	59/80
при об/мин	5700
Крутящий момент, Н·м	124
при об/мин	3500
Трансмиссия	
Привод	передний
Коробка передач	механическая
Передаточные числа:	
I	3,58
II	1,93
III	1,28
IV	0,95
V	0,76
з.х.	3,62
Главная передача	4,06
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	типа «Мак-Ферсон»
сзади	продольные рычаги, упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с электрическим усилителем
Размер шин	175/65R14 (195/65R15)
Тормоза:	гидравлические с усилителем
передние	дисковые вентилируемые
задние	барабанные
Системы	АБС, распределения тормозных сил EBD, стабилизации DSC (опция)

ОСЕНЬ С ВИДОМ НА АФРИКУ

ЮРИЙ НЕЧЕТОВ. ФОТО АВТОРА И BMW

Странный вопрос «Зачем вам в Гибралтар?» Да чтобы побывать в самой южной точке Европы, чтобы на Африку через пролив посмотреть, чтобы сказать самому себе – я был там! Вежливый ассистент помог настроить навигационную систему и пожелал счастливого пути, пряча во взгляде неодобрение.

УТРО В САВАННЕ

Позвольте совет: будете пускать мотор нового БМВ-645Ci – откройте дверь пошире, не пожалеете! Сочный с переливами взрык сотрясает воздух и через мгновение переходит в утробное ворчание – ни дать, ни взять лев проснулся! Низкочастотная пульсация выливается через две овальные выхлопные трубы, и кажется, остается дорожкой лежать на асфальте, как след от проехавшего авто. Любопытно: уверенный глас спортивного купе разительно отличается от едва слышного шепота респектабельного седана БМВ-745 с таким же мотором.

ЧТО ЭТО БЫЛО?

Длинный хвост машин по капле выдавливается на шоссе из боковой дорожки в пригороде испанской Малаги. Вот и моя очередь – помня об огромном табуне под капотом и множестве умных систем активной безопасности, я не привередничаю в ожидании большого просвета между машинами. Руль вправо и, едва мимо пролетел очередной грузовик, газ в пол.

Рявкнув, «шестерка» сорвалась с места, здоровенные 18-дюймовые колеса,



благодаря системам стабилизации и контроля тяги, едва пискнули на крутой дуге. Классно работает электроника, не понадобилось даже никакой «коррекции орбиты»! Только порадовался – рывок влево, потом вправо… Занос? Прокол?.. И тут же все мгновенно кончилось. Машина в своей полосе, в сторону не тянет – я даже не успел испугаться. Что это было?

Выехав на асфальтированный пустырь, прояснил ситуацию. На этой машине установлено активное рулевое управление (опция), его передаточное отношение меняется в зависимости от скорости: на парковке машина рулится буквально как карт, всего 1,9 оборота от упора до упора, а на шоссе острота управления снижается почти вдвое. Кроме того в его работу может



Купе пока предлагают с единственным мотором – V-образной «восьмеркой» объемом 4,4 л и мощностью 333 л. с.



Адаптивные стоп-сигналы меняют яркость в зависимости от интенсивности торможения.

вмешаться система стабилизации, чуть поворачивая колеса для устранения опасности заноса, – а это оказывается для водителя неожиданностью. Впрочем, я помню, как вздрагивал при срабатывании АБС, когда машины с этой системой только появились в России. Ничего, привык…

НАМ В АФРИКУ!

Коллега справа явно нервничает, упирается ногами в пол и хватается за ручки. Но на БМВ-645Ci трудно долго оставаться степенным, тем более в великолепных профилированных виражах автострады на гористом побережье Коста-дель-Соль. Огромная мощь просит дела, разгон до «сотни» даже с автоматической коробкой занимает всего 5,8 с, а максимальная скорость ограничена 250 км/ч. Впрочем, чтобы убедиться в возможностях купе, достаточно где-нибудь на обгоне ощутить напряжение шейных мышц.

Отличную динамику обеспечивает «Двигатель 2002 года» – V-образная «восьмерка» объемом 4,4 л с устройством для изменения фаз газораспределения впускных и выпускных клапанов «двойной VANOS», регулировкой высо-

Хищный взгляд, распахнутый воздухозаборник, мощное серое тело – акула!



Благодаря системе iDrive стильная панель не перегружена клавишами.

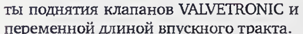




Запасного колеса нет вообще, аккумулятор – в багажнике для лучшей загрузки ведущих колес.



Сзади свободно помещаются два человека.



ты поднятия клапанов VALVETRONIC и переменной длиной впускного тракта.

Теперь нажму-ка неприметную кнопку на тоннеле пола: сработает система динамического контроля FDC. Характер и настройки машины стали более спортивными: шестиступенчатый «автомат» переходит на одну передачу «вниз» и сильнее «крутит» мотор на разгонах, чувствительнее становится педаль акселератора, острее – руль (с серийным усилителем Servotronic), увеличивается жесткость стабилизатора поперечной устойчивости, на 80% снижая крены в поворотах.

Короткая остановка, смена водителей – и вот уже моя очередь вжиматься в кресло, намекая коллеге, что времени у нас вагон, спешить некуда... Ладно, не буду занудой, полистаю пока пресс-релиз.

ПО ЗАКОНАМ ЖАНРА

Предыдущее большое купе восьмой серии было построено на базе «семерки». Нынешнего дебютанта формально понизили в статусе, использовав более компактную платформу новой, пятой серии (кузов E60) и присвоив индекс «6». Однако де-факто новый БМВ-645Ci остался в том же премиум-классе. Он хотя и чуть легче, но при этом даже крупнее, мощнее и быстроходнее прежней двенадцатицилиндровой (!) топ-версии БМВ-850. При этом купе вполне функционально: свободно вмещает четверых, хотя представлено как «2+2» (это, скорее, комплимент владельцу), и обладает завидным багажником – 450 л.

Что касается большой массы, она отнюдь не достоинство, с ней вели беспощадную войну при проектировании «шестерки». Например, стальной кузовной лист имеет переменную толщину, зависящую от нагруженности каждого конкретного места. Из алюминия сделаны передняя часть кузова, капот, двери, опоры пружин и амортизаторов, элементы подвески, карданный вал, тормозные скобы и чашки дисков. Одни только передние крылья из термопласта, обладающего «памятью формы», дают выигрыш около 4 кг. А крышка багажника из пластика SMC на четверть легче стальной. Между прочим, у нового купе вообще нет запаски! Даже на полностью спустившем колесе специальной конструкции можно безболезненно проехать до 150 км со скоростью 80 км/ч.

Облегченная носовая часть существенно уменьшила момент инерции автомобиля, что улучшило маневренность. Кроме того достигнута почти идеальная развесовка по осям в соотношении 50:50. Для быстроходной машины важна и хорошая аэродинамика – у БМВ-645Ci коэффициент сопротивления всего 0,29, в том числе благодаря «выглаженному» днищу и управляемым жалюзи радиатора. Само собой, облегченные независимые подвески – «МакФерсон» спереди и многорычажная сзади. В базовой комплектации – шестиступенчатая механическая коробка передач, в качестве опции предлагают гидромеханический «автомат» Steptronic и секвентальную «механику» SMG с возможностью автоматического управления – обе также с шестью ступенями.

ПОЧТИ САМОЛЕТ

А вот и Гибралтар – порт, знаменитая скала, а также… скопище машин, очередь на парковку и дождь. Как-то здесь неуютно. Да и, строго говоря, это еще не край Европы. Полчаса попыток задать новую цель довели умнейший навигатор Professional до коматозного состояния – он перестал реагировать на какие-либо команды, а нам пришлось признать свою техническую несостоятельность. На обороте какого-то буклета нашли весьма приблизительную карту Испании и дальше поехали, что называется, по пачке «Беломора».

Вообще купе от БМВ «заряжено» передовыми решениями от носа до хвоста – от поворотных (опция) ксеноновых фар, почти вдвое улучшающих освещенность дороги, до стоп-сигналов (тоже опция), меняющих яркость в зависимости от интенсивности торможения. А чего стоит базовая система динамического контроля устойчивости DSC8, в которую входят девять более простых подсистем!

Машину недолго превратить почти в самолет – установленный в носовой части радар и активный круиз-контроль ACC поддержат безопасную дистанцию до впереди идущего автомобиля. Или, скажем, заказать проекционный дисплей HUD с выводом информации прямо на ветровое стекло в поле зрения водителя. А не хотите отвлекаться на джойстик – поставьте голосовое управление системой iDrive. Последняя, кстати, обеспечивает доступ в Интернет, получение оперативной информации с сайта БМВ, автоматический вызов помощи и многое другое. Может, например, зачитать сообщение, полученное по электронной почте!



Купе BMW-645Ci – снаряд для полета в левом ряду автобана…



«БАРОЧНЫЙ АНГЕЛ» И ДРУГИЕ

Термин «купе» происходит от французского couper – резать, кроить. Первые автомобили представляли собой перелицованные седаны с упрощенным кузовом. Эра аскетизма продолжалась недолго: уже в тридцатых годах прошлого века многие купе на равных соперничали с четырехдверными седанами оснащенностью и комфортом. Конечно, задний ряд сидений если и был, то весьма тесный, но это вносило свою лепту в ореол эксклюзивности – мощную, красивую и непрактичную машину могли позволить себе очень немногие.



Первое большое купе от БМВ — шестицилиндровый BMW-327 (1937–1941 гг.). Наиболее мощная 80-сильная версия «327/28» (выпущено всего 86 машин) развивала 140 км/ч и стоила 8 тыс. марок – вдвое дороже седана.



BMW-501 Coupe (1954–1955 гг.), прозванный за пышную внешность «барочный ангел», был основан еще на довоенных разработках. Наиболее мощной модификации «502» (на фото) с мотором V8 продали всего 30 экземпляров по 20 тыс. марок – примерно как частный дом.



Роскошный BMW-503 (1956–1960 гг.) создал известный дизайнер Альбрехт Граф Гертц. Восьмицилиндровый мотор, кожаные сиденья, электростеклоподъемники – цена дошла до 30 тыс. марок. Тираж (вместе с родстером «507») составил 273 машины.



Серию люкс-купе продолжил BMW-2000 CS (1965–1970 гг.)



Шестая серия началась с BMW-630 CS (на фото; 1976–1980 гг.), позже ее дополнил BMW-635 CSi (1978–1989 гг.)



BMW-8 Series (1989–1999 гг.). За десять лет продана 31 тыс. машин – неплохо для дорогого купе, но производитель явно рассчитывал на большее. Для перегруппировки сил потребовалось четыре года...

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

BMW-645Ci

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4820
ширина	1855
высота	1373
База, м	2780
Снаряженная масса, кг	1615 (1620)*
Полная масса, кг	1990
Время разгона 0-100 км/ч, с	5,6 (5,8)
Максимальная скорость, км/ч	250
Топливо/запас топлива, л	АИ-91...98/70
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):	
загородный цикл	8,6 (8,0)
городской цикл	17,2 (16,1)
Кузов	
Количество дверей	2
Число мест	2+2
Объем багажника (VDA), л	450
Двигатель	
Расположение, число цилиндров	V8
Число клапанов	32
Рабочий объем, см^3	4398
Мощность, кВт/л. с.	245/333
при об/мин	6100
Крутящий момент, Н·м	450
при об/мин	3600
Трансмиссия	
Привод	задний
Коробка передач	М6 (А6)
Ходовая часть	
Подвеска: спереди	независимая пружинная типа «Мак-Ферсон»
сзади	многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем
Тормоза	дисковые вентилируемые
Размер стандартных шин	245/45R18

**В скобках данные с АКП.*

ТАКАЯ ЗДЕСЬ ОСЕНЬ...

Самой южной точкой оказался крохотный средневековый городок Тарифа. Узкая дамба протянулась к форту, позеленевшие пушки стерегут выход из Средиземного моря. Вода сильно скрадывает расстояния – через 14-километровый пролив хорошо видно гористое марокканское побережье. Серфингисты в разноцветных гидрокостюмах пытаются оседлать катящиеся из Атлантики валы. По бесконечному пляжу бродят нахохлившиеся испанцы, зябко кутаясь в куртки и посматривая на необычное купе БМВ и двух его седоков, которые, кажется... собрались купаться? Ненормальные! Вода всего-то градусов двадцать!!

Осень... Ветер...

А В РОССИИ СНЕГ

А в России уже выпал снег. Может, на нем успеет отпечатать рисунок своих шин БМВ-645Ci – первые машины должны появиться к весне. Цена? Машины премиум-класса дешевыми не бывают, базовая версия — от 100 тыс. евро. □

ОГНЕННАЯ БОМБА

СЕРГЕЙ КЛЮЧКОВ. ФОТО АВТОРА И «ДАЙМЛЕР-КРАЙСЛЕР»



Впервые представленный в роли концепт-кара «Крайслер-Кроссфайр» в январе 2001 года в США, а годом позже и в Женеве, произвел эффект разорвавшейся бомбы. После громкого успеха руководству корпорации не оставалось ничего другого, как форсировать постановку автомобиля на конвейер. И вот два года спустя начались продажи. Заокеанский по своей идеологии, дизайну и главному предназначению, «Кроссфайр» базируется на агрегатах «Мерседеса», и делают его в Германии на кузовной фирме «Карманн». Автомобиль из первой промышленной партии оказался в Латвии – там и состоялось знакомство.

Помнится, года три-четыре назад прохожие поворачивали голову вслед «Крайслеру-Проулер». Эффект от появления на улицах города новой модели тогда и сейчас, когда я не спеша катился на «Кроссфайре» по осеннему бульвару, был схожим – всеобщее внимание. Что, кроме него, ожидает владельца?

ШЕСТЬ С ПОЛОВИНОЙ ДО «СОТНИ»

Само название, которое можно перевести как «Перекрестный огонь», предполагает, что сердце автомобиля должно соответствовать имиджу. И, действительно, создатели поработали не только над внешними формами. Двигатель, может и не революционный по конструкции, воплотил в себе ряд оригинальных решений. Люди, хотя бы немного разбирающиеся в автомобильных моторах, знают, что идеалом уравновешенности является рядная «шестерка». Но двигатель такой конструкции не поместился бы под плоским капотом «Кроссфайра». Поэтому цилиндры мотора «развалили» на девяносто градусов, а для снижения неравномерности в работе над коленчатым валом поместили балансирный. У мотора по три клапана на цилиндр – два впускных и один выпускной. Убрав «лишний» клапан, сумели обойтись одним полым распредвалом в каждой го-



Chrysler Crossfire

- Выпускается с 2003 года.
- Двигатель V6 мощностью 160 кВт/215 л. с., коробки передач: шестиступенчатая механическая и пятиступенчатый адаптивный «автомат»
- Цена – 49 000 евро с «механикой» и 50 150 евро с «автоматом».

В стандартной комплектации машина оснащается шестиступенчатой коробкой передач.

«Мерседесовский» двигатель накрыт плитой с логотипом «CHRYSLER».



Антикрыло можно выдвинуть вручную, нажатием кнопки на панели, не дожидаясь скорости 100 км/ч.

ловке. А это, в свою очередь, позволило разместить по две свечи в цилиндре – для лучшего сгорания топлива, уменьшения шума и снижения токсичности. С таким двигателем мощностью 215 л. с. и шестиступенчатой механической коробкой передач «Кроссфайр» выстреливает до «сотни» за 6,5 секунды.

ВОПРЕКИ ОЖИДАНИЯМ

Расход топлива с автоматической пятиступенчатой коробкой в городском цикле на 2,6 л, а на трассе – на полтора литра меньше (!), чем с шестиступенчатой «механикой». Машина с таким адаптивным «автоматом» (он устанавливается на заказ) оказалась в нашем распоряжении. Работает «автомат» почти идеально, подстраиваясь под стиль вождения по собственному разумению. Если «ход мыслей» мудрого агрегата все же не устраивает водителя, то в его распоряжении покачивающийся из стороны в сторону рычаг. Выбирай передачи сам – проявляй собственную волю.

Крутящий момент к задним ведущим 19-дюймовым колесам передает составной привод с четырьмя ШРУСами, не считая шарниров в полуосях. Все это сделано для гашения вибраций от работы агрегатов.

Обычно от подвесок автомобилей со спортивным характером ожидаешь зубодробильной жесткости. Этого нет и в помине: ход передней – 155, а задней – 160 мм – какая здесь дробь? Хотя, когда ехали по ремонтируемому мосту, «корму» на стыках пару раз подкинуло довольно жестко, но не более того. Ни намека на пробой подвесок. Все строго, жестко, по-мужски, без истеричных ударов и лязганья деталей.

С ВЕТЕРКОМ, ЗАДРАВШИ ХВОСТ

За короткое время знакомства новая модель успела понравиться. Просторный салон вселяет чувство уверенности. Передняя панель симметрично разделена пополам. Пассажир и водитель чувствуют себя одинаково безопасно в отделанном кожей и полированным алюминием кокпите. Когда на загородном шоссе удалось разменять первую «сотню» на спидометре, из «кормы» автоматически выдвинулось антикрыло, создающее дополнительную прижимную силу. Кстати, по желанию его можно поднять и на меньшей скорости, нажав кнопку на центральной консоли.

В салоне поразительно тихо: собственные ощущения убеждают в эффективности всех конструкторских решений, снижающих вибрации и шум.

Передние колеса для лучшей управляемости имеют меньший диаметр и ширину: это позволяет четче прописывать траекторию в поворотах. Задние «лапти» внушительной размерности 255/35ZR19 намертво сцепляют «корму» машины с дорогой. А случись переборщить со скоростью в повороте – сорваться в занос помешает ESP (система динамической стабилизации). Конечно, за столь короткое время не прочувствовать все тонкости поведения «Кроссфайра». Но в том, что машина будет иметь успех у состоятельных автомобилистов, сомневаться не приходится. □

Редакция благодарит рижскую фирму «TC MOTORS» за предоставленный автомобиль. Желающие приобрести «Кроссфайр» в России могут обратиться в ЗАО «Даймлер-Крайслер Автомобили РУС», тел. 745-26-49.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

CHRYSLER CROSSFIRE

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4059
ширина	1766
высота	1305
Снаряженная масса, кг	1399
Полная масса, кг	1650
Время разгона 0-100 км/ч, с	7,3
Максимальная скорость, км/ч	242
Топливо	АИ-91
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):	
загородный цикл	9,6
городской цикл	13,8
Кузов	**купе**
Количество дверей	2
Число мест	2
Объем багажника (VDA), л	215
Двигатель	**бензиновый**
Расположение, число цилиндров	V6
Число клапанов	18
Рабочий объем, см^3	3199
Степень сжатия	10,0
Мощность, кВт/л. с.	160/215
при об/мин	5700
Крутящий момент, Н·м	310
при об/мин	3000
Трансмиссия	
Привод	на заднюю ось
Коробка передач	A5
Передаточные числа:	
I	3,950
II	2,423
III	1,486
IV	1,000
V	0,833
з. х.	3,147
Главная передача	3,270
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	независимая двухрычажная со стабилизатором поперечной устойчивости
сзади	независимая пятирычажная со стабилизатором поперечной устойчивости
Усилитель рулевого управл.	гидравлический
Тормоза:	
передние	дисковые вентилируемые
задние	дисковые
Размер стандартных шин:	
передние	225/40ZR18
задние	255/35ZR19

КОМПЛЕКТАЦИЯ

- АБС
- Противобуксовочная система
- Система динамической стабилизации
- Боковые подушки безопасности
- Кондиционер
- Регулируемая рулевая колонка
- Противотуманные фары
- Аудиосистема
- Комплект для ремонта шин: компрессор и шинный герметик

РЕЗЮМЕ

CHRYSLER CROSSFIRE

(+) Оригинальный дизайн, в чем-то перекликающийся с «Астон-Мартин».

(–) Приходится высоко поднимать сумку с клюшками для гольфа при укладке в багажник.

ВЕРШИНА КАРЬЕРЫ

СЕРГЕЙ КЛОЧКОВ.
ФОТО: КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

Внешность обновленного «Сузуки-Гран Витара XL-7» напомнила образ дамы среднего возраста, которая старается произвести впечатление в незнакомой компании. Фигуру уже не изменишь, но есть другие способы привлечения внимания. В человеческом обществе это достигается сменой имиджа, туалетов, образа жизни и т. д. В автомобильном мире для придания свежести обновляют внешние формы. Вот и бьются дизайнеры вновь над стилем немолодого уже автомобиля.

Надо отдать им должное – «Витара» стала солиднее. Семиместный почти пятиметровый вседорожник внушительно смотрится не только в профиль, но и анфас. Заменен практически весь «фасад». Простите за строительную терминоло гию, но как иначе назвать это сочетани оригинальных фар, решетки радиатора и бампера?

У нас машина в самой богатой комп лектации. Салон обит серой кожей, есть люк в крыше и пятиступенчатый «авто мат». Цена – $36 020, модификация с ве люровым салоном и механической ко

Кто бы мог подумать, что миниатюрная «Витара» превратится в большой семиместный вседорожник.



Корма осталась прежней – убавлять или прибавлять здесь нечего.


Второй ряд сидений можно складывать или перемещать по частям. Перевернутый передний подлокотник становится подстаканником.



Три одинаковых регулятора с обрезиненными ободками оснащены еще и янтарными светящимися вставками.


Комбинация приборов подсвечена всегда, при включении внешнего освещения яркость уменьшается.

робкой передач почти на три с половиной тысячи дешевле.

Что же увидит перед собой владелец за такие деньги? С поворотом ключа зажигания вспыхнет неоном приборная панель и на меленьком дисплее одомстра высветится приветственное «Hello». Шкалы основных и вспомогательных приборов читаются легко и почти не перекрываются рулем – помогает регулировка наклона. На центральной консоли, украшенной вставками под дерево, основное место заняли переключатели режимов работы системы вентиляции и кондиционера. Их центры утапливаются, включая кондиционер, подогрев заднего стекла и, соответственно, распределяя воздушные потоки. Справа примостился более скромный регулятор отопителя салона. Руководящая роль здесь принадлежит водителю, хотя и пассажиры среднего ряда могут корректировать воздушные потоки. Для этого в потолке имеются отдельное колесико и дефлекторы.

Перечень всех комбинаций раскладывания трех рядов сидений был бы слишком длинным. Ознакомиться с од-



Под защитным стеклом – три отдельных оптических элемента.



Под полом багажного отделения есть ящик для инструмента.

ним из вариантов трансформации салона вам поможет фотография. Особое внимание хочется обратить на возможность передвигать сиденья второго ряда, причем по раздельным салазкам для правой и левой частей.

Знакомство с техническим оснащением новой «Витары» напомнило беседу с летчиками-испытателями. Суть ее сводилась к следующему: когда самолет снимают с производства, это означает, что конструкция доведена до совершенства. Так получилось и с «Витарой». Сначала она была трехдверная. Затем появилась пятидверная «Гран Витара». Теперь, удлинив базу до 2800 мм, получили семиместную машину. Дальше расти «Витаре» уже некуда. Иначе по пассажировместимости она перейдет в класс микроавтобусов.

Теперь заглянем под капот. Мощность двигателя у обновленной «Витары» достигла 183 л. с. – на 10 больше, чем у дорестайлинговой. Крутящий момент тоже чуть возрос. В автоматической коробке появилась пятая передача.

Претензией на внедорожные качества можно считать понижающий ряд в трансмисии. А вот межколесные блокировки отсутствуют. Напрашивается вывод – перед нами отработанная, логически завершенная схема трансмиссии. То же самое можно сказать и об автомобиле в целом. И это неплохо. Именно сейчас выгодно покупать семиместный «Сузуки» с жестко подключаемым передним мостом, доведенными в ходе многих модернизаций кузовом и агрегатами, способный к тому же передвигаться по легкому бездорожью. Если снова следовать логике летчиков-испытателей, то обновленную «Витару» через некоторое время пора снимать с производства. Большего из нее уже не выжмешь – следующее поколение может оказаться дороже и, кроме того, будет находиться в самом начале своей эволюции, которую уже прошла нынешняя «Витара».

На ходу машина уютна, мотора почти не слышно. Его рокот начинает проникать в салон при оборотах выше 3000. «Автомат» своевременно переключает передачи. Единственно, что несколько раздражает, так это характерное жужжание трансмиссии на первой передаче. В целом же звукоизоляция не вызывает нареканий.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

SUZUKI GRAND VITARA XL-7

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4760
ширина	1780
высота	1740
Снаряженная масса, кг	1700
Дорожный просвет, мм.	183
Время разгона 0–100 км/ч, с	н/д
Максимальная скорость, км/ч	179
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):	
загородный цикл	9,3
городской цикл	16,1
Двигатель	**бензиновый**
Расположение, число цилиндров	V6
Число клапанов	24
Рабочий объем, см³	2736
Мощность, кВт/л. с.	135/183
при об/мин	6000
Крутящий момент, Н·м	250
при об/мин	3300
Трансмиссия	
Привод	на все колеса
Коробка передач	A5
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	независимая, типа «Мак-Ферсон»
сзади	зависимая, 5 рычажная
Рулевое управление	с гидроусилителем
Тормоза:	
передние	с АБС, дисковые вентилируемые
задние	барабанные
Размер шин	235/60R16

Если есть желание использовать в городе весь потенциал мотора, могу посоветовать следующий режим работы трансмиссии: селектор «автомата» переводим в положение «3», выключаем овердрайв и включаем кнопку мощностного режима коробки передач. Если на асфальте окажется песочек, то есть возможность взвизгнуть покрышками.

Попробовали полазить по грязи. Что из этого получилось? Вспомните, как болтается кусок мыла в ванной. В общем, захотите съехать с асфальта в грязь – переобуйтесь в подобающие шины. В надетых на шикарные диски покрышках «Бриджстоун» размерностью 235/60R16 с летним рисунком нашей красавице делать там нечего. И клиренса в 183 мм хватает, и мощности мотора на пониженной передаче – за глаза, но покрышки, облепленные грязью, превратились в мокрые скользкие слики: малейшая неровность в виде кочки или ямки сбивала с заданной траектории.

Автомобиль предоставлен ЗАО ПКФ «СИМ», тел. 725-29-99



Передняя часть «Витары» обновлена. Декоративный порог, связывающий арки, зрительно удлиняет машину.

ВОДОРОДНЫЙ ФУНДАМЕНТ

Разгон «в пол» – до 108 км/ч: мощность ТЭ на максимуме (голубой сектор слева), заряд конденсатора почти исчерпан.



Под капотом наиболее заметны крышки системы управления тяго вым электродвигателем.





АНАТОЛИЙ ФОМИН.
ФОТО «ХОНДЫ»

Багажник невелик, но формально присутствует.

Топливные элементы, вырабатывающие электричество из водорода и кислорода, сами по себе давно не новинка – уже более 30 лет назад они снабжали энергией американскую лунную экспедицию. Да и автомобиль на топливных элементах (ТЭ) тоже не новость. Десятки концептуальных моделей, выполненных с использованием этой технологии, украшают сегодня подиумы международных автосалонов. Не столь презентабельные внешне машины служат «подопытными кроликами» в лабораториях автомобильных концернов. Медленно, но верно определяется путь развития транспортных средств на ТЭ и его основные вехи.

Итак, по порядку. Что делать с водородом? Трудно найти более неудобное для хранения топливо. Самый легкий из известных газ сжижается только при –253°С, а в 50-литровом баллоне даже под давлением 25 МПа (250 атм) его поместится лишь чуть больше килограмма – сравните с обычной канистрой бензина. Сейчас его принято сжимать, а такие экзотические методы хранения, как использование металлогидридов или сжижение, похоже, не получат распространения. Как и приготовление водорода «на борту» из метанола или даже бензина.

Как преодолеть инертность топливных элементов? Как обеспечить тяжелой машине хорошую динамику разгона? Как бороться за наибольшую эффективность использования энергии? Придется добавить «буферную» батарею, чтобы запасать энергию ТЭ, когда они используются не на полную мощность, или при торможении двигателем.

Вот вам и схема большинства современных автомобилей на топливных элементах. Чем отличается «Хонда-FCX»? Вроде бы немногим. Основное – вместо аккумуляторов использован конденсатор. Он легче и проще адаптируется к запросам электросистемы автомобиля, а главное – более надежен, долговечен и не столь щепетилен к процессу зарядки. Созданный в научных лабораториях «Хонды» «ультраконденсатор» емкостью 8 фарад обладает удельной энергией 1,5 кВт·ч/кг. Это почти в три раза больше, чем у никель-гидридных аккумуляторов. В результате КПД силовой установки «Хонды-FCX» достиг 45% – вдвое больше, чем у современных бензиновых автомобилей и в 1,5 раза лучше, чем у гибридных схем.

НЕЗАМЕТНАЯ ЭВОЛЮЦИЯ

Первая экспериментальная «Хонда-FCX» появилась в 1999 году и внешне отличалась от нынешней только формой бамперов. Однако тот автомобиль вмещал только двоих, а запас водорода хранился в гидридном накопителе. Другой вариант расходовал свой внутренний объем на устройство, преобразующее метанол в водород. О ходовых качествах тех прототипов информации немного – главное, они могли перемещаться самостоятельно. Только третье поколение FCX в 2001 году пришло к современной схеме. Баллоны со сжатым водородом на 100 л под давлением 25 МПа расположились под полом багажника, основной объем которого занял конденсатор, а электродвигатель переменного тока мощностью 60 кВт обеспечивал максимальную скорость до 130 км/ч. На одной заправке машина третьего поколения проходила 180 км.

В четвертом поколении появились более прочные баллоны на 35 МПа (их объем возрос до 137 л), новые батареи ТЭ и конденсатор. Результат – скорость выросла до 140 км/ч, пробег на одной заправке достиг 315 км, появился багажник на скромные 98 л. Над пятым поколением компоновщики потрудились особенно тщательно: объем баллонов с водородом достиг 156 л. Модифицированный электродвигатель при тех же 60 кВт обеспечил более высокий крутящий момент, улучшив разгонную динамику «Хонды-FCX». Запас хода вырос до 355 км, а багажник – до 102 л.

В шестом поколении, появившемся в октябре 2003-го, дебютировали новые топливные элементы, разработанные «Хондой» самостоятельно. Благодаря более высокой рабочей температуре (95 против 80°С) и новым мембранам они эффективнее прежних на 10% и лучше приспособлены к серийному производству. Кроме того, они мощнее (86 кВт против 78), могут работать даже при температуре на улице до –20°С, а время прогрева сократилось на 20%, это позволило увеличить мощность тягового электродвигателя до 80 кВт. Результат – с тем же количеством водорода «Хонда-FCX» проходит без дозаправки уже 395 км. Прогресс впечатляет, не правда ли?

НА САМОМ ДЕЛЕ

В пресс-релизах все всегда выглядит замечательно. Но настал день, когда «Хонда» выкатила целых три FCX последнего поколения для пробной поездки. Основное различие между ними – расположение руля: справа для японской версии и слева для американской. Три машины – это не удивительно, ведь два десятка таких же опытных экземпляров уже проходят эксплуатационные испытания на улицах Токио и Лос-Анжелеса.

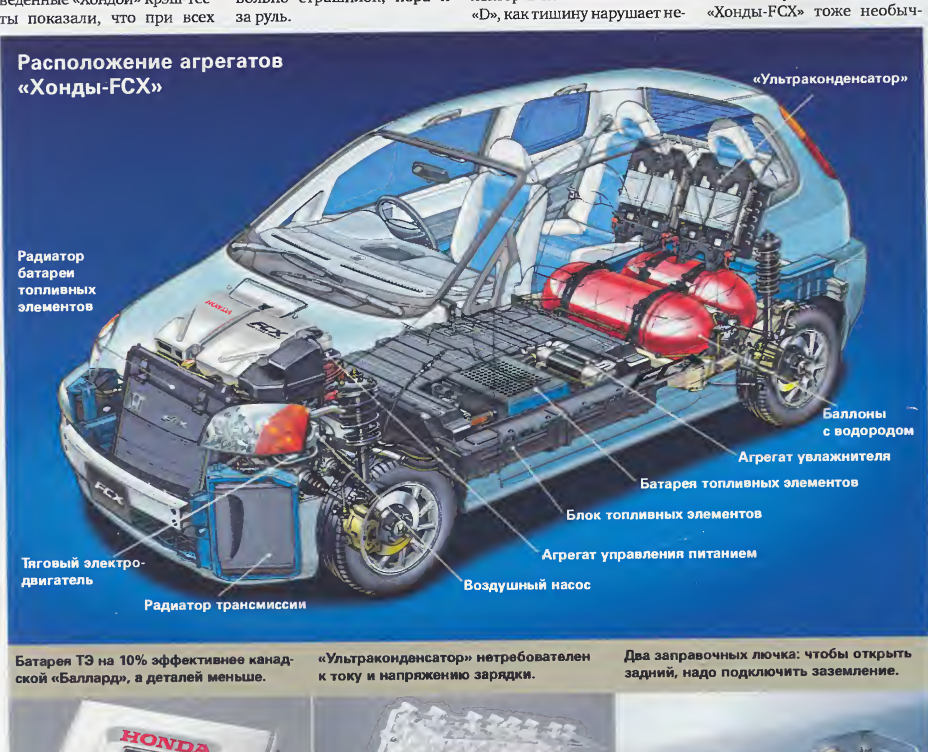
Внешность «Хонды-FCX», конечно, на любителя. Своеобразная «двухэтажность» контрастирует с привычными пропорциями. Необычность силовой установки и требования пассивной безопасности диктуют именно такую «комплекцию» – кто сказал, что машины на ТЭ должны выглядеть как обычные? Под полом располагаются топливные элементы; под капотом – электродвигатель, двухступенчатый редуктор, система управления питанием, те-

плообменники ТЭ и электродвигателя. Под задним сиденьем нашлось место для баллонов с водородом, за ними «ультракондесатор», а еще – небольшой багажник. Если не обращать внимания на необычно высокий пол в машине, ее вполне можно считать типичным современным хэтчбеком «гольф-класса». Впрочем, нет – под полом мощная лонжеронная рама, со всех сторон окружающая баллоны и топливные элементы. Проведенные «Хондой» крэш-тесты показали, что при всех возможных ударах в пределах сертификационных требований (спереди, сбоку, сзади) разгерметизации систем не происходит. Но даже если удар все-таки достигнет баллонов с водородом, взрыва все равно не должно быть – трехслойная конструкция (алюминий внутри, углеволокно в середине и стекловолокно снаружи) выдержит. Так что называть ТЭ-автомобиль «водородной бомбой» – явное преувеличение. Довольно страшилок, пора и за руль.

КРУГ ПОЧЕТА

Вокруг «хондовского» полигона ведет обычная двухполосная дорога, имитирующая загородное шоссе. Плавные повороты, несколько показательных неровностей, перекресток и переезд – вот и весь «круг почета» длиной шесть с небольшим километров. Пожалуй, самое необычное ощущение – полная тишина в салоне, когда повернут ключ зажигания. Впрочем, стоит лишь передвинуть селектор в положение «R» или «D», как тишину нарушает негромкий шум проснувшейся батареи топливных элементов: жужжание многочисленных насосов и вентиляторов. На панели приборов место тахометра занял указатель мощности батареи топливных элементов и заряда конденсатора, а указатель количества топлива в баке дополнен дисплеем запаса хода. Голубой столбик показывает, сколько можно проехать в текущем режиме движения, белый – в экономичном.

На ходу впечатления от «Хонды-FCX» тоже необыч-



Батарея ТЭ на 10% эффективнее канадской «Баллард», а деталей меньше.

«Ультраконденсатор» нетребователен к току и напряжению зарядки.

Два заправочных лючка: чтобы открыть задний, надо подключить заземление.



Неужели скоро мы будем ездить на ЭТОМ?

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

HONDA-FCX	
Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4165
ширина	1760
высота	1645
база	2530
Снаряженная масса, кг	1680
Максимальная скорость, км/ч	150
Топливо	сжатый водород P=35 МПа 156,6/3,75 кг
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):	395*
Кузов	**на лонжеронной раме**
Количество дверей	3
Число мест	4
Объем багажника (VDA), л	102
Двигатель	**электромотор переменного тока**
Мощность, кВт/л. с.	80/109
при об/мин	11 000
Крутящий момент, Н·м	272
при об/мин	н. д.
Трансмиссия	
Привод	на передние колеса
Коробка передач	нет
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	независимая, типа «Мак-Ферсон»
сзади	многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем
Тормоза:	
передние	дисковые, вентилируемые
задние	дисковые
Системы	силовая установка на топливных элементах

** 395 км на одной заправке по циклу LA4.*

ные, но отнюдь не пугающие. Плавность хода покоряет – тяжелый (почти 1,7 т) автомобиль не замечает неровностей покрытия. Динамика разгона спокойная, но скорости выше 100 км/ч легко достижимы. «Максималка» в 150 км/ч сомнений не вызывает. О напряженности работы силового агрегата говорит лишь указатель мощности на панели приборов и стремительно убывающий заряд конденсатора. Восьми фарад хватает только на один разгон до максимальной скорости. При равномерном движении со скоростью 100 км/ч потребуется несколько минут, чтобы заряд пришел в норму. Или нужно просто дать машине «выкатиться» с этой скорости. Об управляемости можно с уверенностью сказать лишь одно – в обычных режимах движения «Хонда-FCX» ничем не отличается от современного мини-вэна.

Автору довелось поездить на других машинах с ТЭ. По сравнению с прототипами от «Дженерал моторс» и «Даймлер-Крайслер» «Хонда-FCX» гораздо больше похожа на серийную, чем на экспериментальную. Значит, ждать осталось недолго – возможно, первые «коммерческие» ТЭ-автомобили появятся всего через два-три года. Хотя инженерам предстоит решить еще немало задач, связанных с совершенствованием их конструкции и созданием сети заправочных станций. Но даже сегодня «Хонду-FCX» можно рассматривать не как диковинный самодвижущийся экипаж, а как полноценный, хотя и с некоторыми ограничениями, автомобиль.

МЫСЛИ О БУДУЩЕМ

Вы наблюдали, как строится большое здание? Поначалу кажется, что строители никогда не вылезут из котлована: проходят месяцы, порой годы, а на поверхности нет ни малейших изменений. Но когда фундамент наконец появляется из земли, этажи начинают прибавляться чуть ли не ежедневно.

Так и машины на топливных элементах: пока строится «фундамент», масштабы труда незаметны. А когда подготовительные работы закончатся, новые автомобили станут радовать нас едва ли не каждый день. Наверняка среди них окажутся и машины «Хонды». По крайней мере, есть основания полагать, что ранние образцы транспортных средств нового поколения будут очень похожи на «Хонду-FCX». □



ВЕЗИ И СМОТРИ

МАКСИМ САЧКОВ

Автомобили меняются буквально на глазах: из бездумного исполнителя человеческой воли превращаются в некое подобие разумного существа, решающего проблемы творчески. Примеры: коробки передач, подстраивающиеся под стиль езды, или подвески, «щупающие» дорогу. А у некоторых машин уже есть… глаза. Не верите? Смотрите сами.

НА ПАРКОВКУ СТАНОВИСЬ

В мегаполисах приходится «ловить» миллиметры, втискиваясь в ряд автомобилей у тротуара. Здесь помогают системы, получившие название «парктроник».

В бамперы встроены ультразвуковые датчики (по четыре в переднем и заднем), сканирующие пространство вокруг машины. Устройство срабатывает, когда до препятствия остается около 1,5 м: моргают светодиоды на панели приборов и дребезжит зуммер. Чем ближе объект, тем короче паузы между звуковыми сигналами и «краснее» лампочки. В 20 сантиметрах от препятствия машина начинает «голосить» постоянно. В некоторых автомобилях на дисплей перед водителем выводится картинка: машинка и разноцветные зоны, показывающие расстояние до препятствия, а звук для убедительности исходит из колонок штатной аудиосистемы.

Более сложные и чуткие устройства умеют распознавать объект не только сзади и спереди, но и по бокам. Таким парктроникам необходима, разумеется, более подробная информация, а следовательно, дополнительные датчики – минимум по шесть в каждом бампере.

КРУИЗ НА ЗАКАЗ

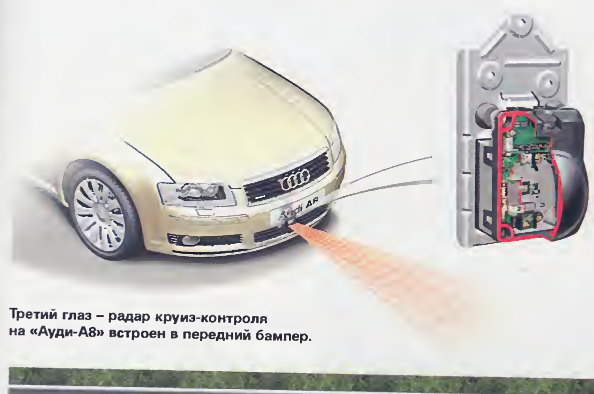
Первые устройства, поддерживающие заданную скорость, так называемые круиз-контроли, по сути, встраивали в механическую «цепь» (тягу или тросик) между педалью газа и дроссельной заслонкой.

Одна из древних конструкций работала так. Водитель орудовал специальной кнопкой в торце подрулевого переключателя. Нажал и отпустил – стрелка спидометра замерла на заданной отметке. Удерживая кнопку, можно разогнаться до выбранной скорости. Блок управления, сравнивая заданные параметры с фактическими, командовал шаговым двигателем, который управлял педалью акселератора. Человек мог вмешаться в работу системы, например, на обгоне.

В более поздних системах пневматическое устройство воздействовало непосредственно на дроссельную заслонку. Электромагнитный клапан, которым командовал блок управления, дозировал разрежение в полости управляющего механизма. Диафрагма вытягивала шток, связанный с приводом дроссельной заслонки.



При парковке водитель БМВ 7-й серии больше смотрит на дисплей, чем в заднее стекло.



Третий глаз – радар круиз-контроля на «Ауди-А8» встроен в передний бампер.



Адаптивный круиз-контроль «Фольксвагена-Фаэтон» заглядывает вперед на 180 метров и работает до скорости 180 км/ч.

Толчок развитию «круизов» дала электроника: она избавила от механической связи между педалью газа и двигателем. Управляющий блок общается теперь с компьютерами мотора и коробки передач. Такие устройства точнее, быстрее и, что немаловажно, компактнее.

Оставался один шаг до так называемых адаптивных систем, способных поддерживать не только заданную скорость, но и безопасную дистанцию. В переднюю часть автомобиля встроили «всевидящее око» – радар, работающий в режиме приема и передачи. По времени прохождения сигнала он вычисляет расстояние от автомобиля до объекта и информирует блок управления.

Водитель задает скорость, компьютер послушно удерживает стрелку спидометра на нужной отметке. Но если на пути медленный автомобиль, а вы не тормозите и не пытаетесь его обогнать, система «душит» двигатель, а при необходимости активирует тормоза. Путь свободен – вновь набирает заданную скорость.

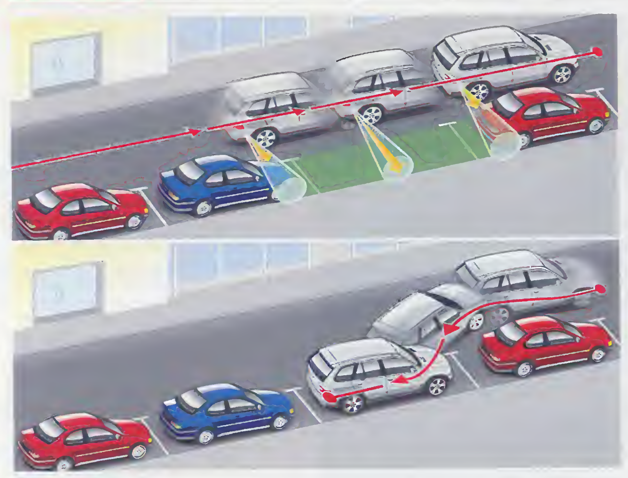
Конечно, даже адаптивный круиз-контроль не позволяет отвлечься от дороги. Разработчики специально предупреждают: устройство создано, в первую очередь, для комфорта, а не для предотвращения аварий. Например, тормоза может «включить» лишь на 25% от максимальной эффективности. Нужно остановиться быстрее – давите на педаль сами. Кроме того, у системы довольно узкий кругозор: в поле зрения не попадает даже мотоциклист, движущийся в нескольких метрах от вас по краю того же ряда. Ввести в заблуждение умную технику может и попутный автомобиль на вираже: занимает соседнюю полосу, но становится «мишенью» радара.

КОСИТ ГОРЯЩИМ ГЛАЗОМ

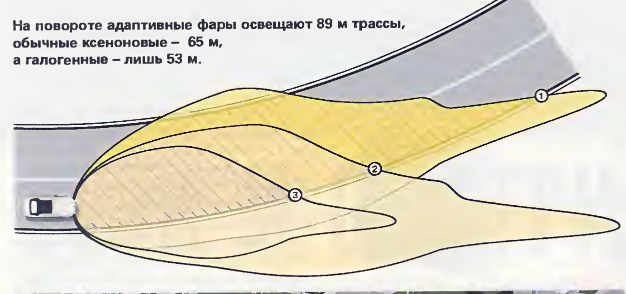
Ксеноновые фары потихоньку теснят «галогенки». А в блок-фары все чаще ставят дополнительные лампы с поворотными рефлекторами. Адаптивный свет следует за поворотом руля, освещая «слепой» для обычных фар изгиб дороги. При подъезде к перекрестку, когда водитель включил указатель поворота, одна из фар отклоняется, освещая обочину и прилегающую дорогу. Но ведь при перестроении из ряда в ряд свет, бьющий в сторону, может помешать другим водителям! Чтобы этого избежать, электроника отслеживает скорость автомобиля.

ВИЖУ, СЛЫШУ, ПОМОГУ

Очевидно, уже в ближайшее время «органы чувств» станут еще совершенней. В Германии утвержден проект «Ин-



Автомобили уже учат рулить и самостоятельно парковаться. Электроника точнее человека впишет машину между другими авто.



На повороте адаптивные фары освещают 89 м трассы, обычные ксеноновые – 65 м, а галогенные – лишь 53 м.



Картинка из ближайшего будущего: автомобили предупреждают друг друга о пробках.

вент» (INVENT – «разумный транспорт и полезная техника»), в котором участвуют БМВ, «Даймлер-Крайслер», «Фольксваген», «Бош», «Сименс» и прочие гранды индустрии. В ближайшие несколько лет они обещают научить автомобиль ориентироваться в дорожной ситуации, предупреждать ошибки водителя. Конечно, его роль в управлении останется главенствующей, заявляют руководители проекта, электроника призвана лишь помогать в сложных случаях.

Одна из систем будет контролировать прохождение поворотов и перестроения. Электронный помощник учтет влияние бокового ветра, уклон дороги, ее неровности и внесет коррективы еще до возникновения критической ситуации.

Скрасить жизнь в пробках поможет функция «стоп энд гоу». Встав в хвост колонны, вы нажимаете специальную кнопку, а дальше машина сама управляется с двигателем и тормозами. Остается лишь изредка покручивать баранку. Впрочем, «Бош» работает над модернизированной системой ESP, стабилизирующей автомобиль не только действием тормозов, но и рулевого управления.

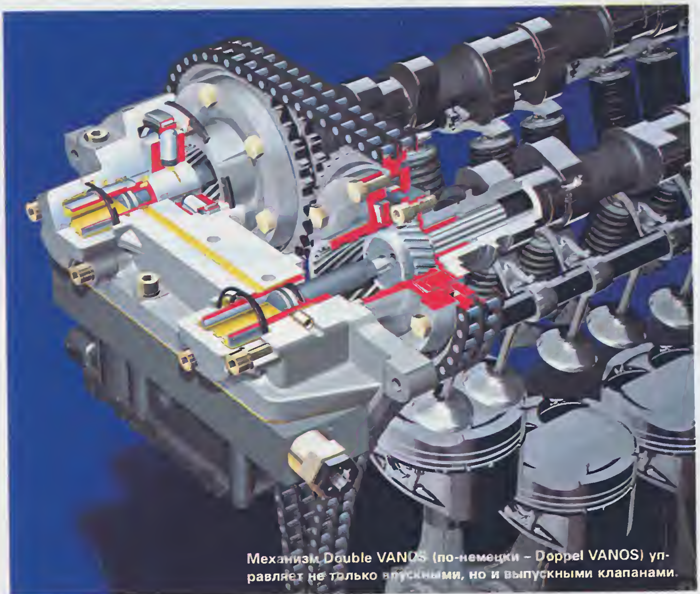
Участники проекта разрабатывают и еще более сложные устройства, например, позволяющие избежать аварий на перекрестках. Компьютер с помощью инфракрасных и тепловых камер, радаров, лазерных и ультразвуковых датчиков заранее «осмотрит» территорию и просчитает дорожную ситуацию (знаки, светофоры, расположение автомобилей и пешеходов). Если на пути возникает препятствие, а водитель не предпринимает решительных действий, система берет управление на себя: снижает скорость, а при необходимости даже экстренно тормозит.

В недалеком будущем с пробками будут бороться... сами автомобили. Переговорив с другими машинами в радиусе километра, ваш экипаж соберет необходимую информацию и, проанализировав ее, проложит путь по наименее загруженным улицам. А еще машины будут предупреждать друг друга об опасности – скользкой дороге или упавшем за поворотом дереве...

Автомобили становятся внимательнее, превосходя чуткостью и даже прозорливостью венец творения – человека. Мы ведь не умеем читать мысли на расстоянии и просчитывать ситуацию с компьютерной скоростью. Зато умеем рассуждать, чувствовать и... создавать машины, которые делают нашу жизнь легче и безопаснее. □

КУЛАЧОК, ПОДВИНЬСЯ!

АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ



Механизм Double VANOS (по-немецки – Doppel VANOS) управляет не только впускными, но и выпускными клапанами.

В серийные моторы даже недорогих моделей все чаще устанавливают устройства, еще недавно считавшиеся экзотикой – например регуляторы фаз газораспределения.

БОГАТОЕ НАСЛЕДСТВО

Оказывается, идея сдвига фаз в зависимости от параметров работы двигателя внутреннего сгорания почти так же стара, как он сам. Первый патент на подобное устройство получил Самуэль Хальтенбергер еще в сентябре 1918 года – более 85 лет назад. Правда, конструктор предназначал это изобретение не автомобильному, а авиационному мотору, а управлял им... по сути, барометр. По мере подъема самолета в более разреженные слои атмосферы диафрагма под воздействием пружины выгибалась наружу и смещала специальную муфту с косо нарезанными зубьями. Ответные зубья были на кулачковом валу, который поворачивался относительно своей ведущей шестерни. В результате на высоте сохранялось хорошее наполнение цилиндров смесью, а мощность мотора почти не падала.

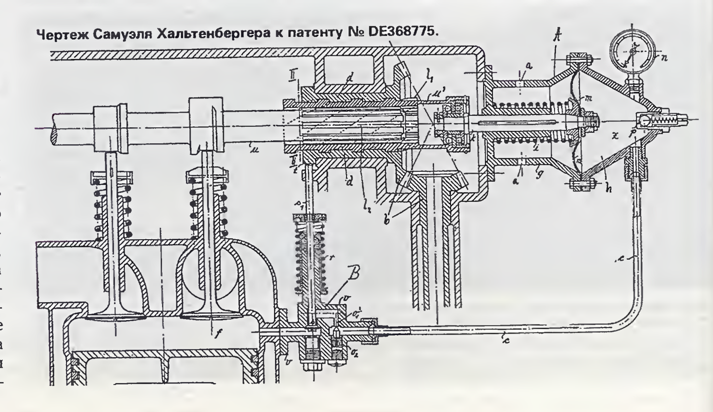
Самое удивительное в этой седой истории, что принцип работы механизма оставался неизменным на долгие десятилетия, вплоть до конца XX века. Именно такую муфту установили на кулачковом валу двигателя «Альфа-Ромео» в 1983 году. Смещал ее специальный поршень под воздействием давления масла. Аналогичные устройства стояли на «фордах», «ягуарах», других автомобилях. Количество патентов достигло 900.

Неудивительно: конструкторы давно поняли, что с помощью механизма сдвига фаз можно заметно экономить топливо, обеспечив оптимальное наполнение цилиндра горючей смесью на любом режиме и при любой температуре. Конечно, удельный расход топлива в граммах на киловатт-час произведенной энергии (см. диаграмму) меняется не «в разы», но эффект заметен. Кроме того, чище становится выхлоп, но самое главное – заметно улучшается характеристика крутящего момента «на низах».

НОВЫЙ СДВИГ

Устройство Хальтенбергера имеет два серьезных недостатка. Во-первых, удлиняет двигатель, что при нынешней плотной компоновке моторного отсека весьма неудобно. Во-вторых, чтобы достичь лучших показателей, нужно сдвигать фазы плавно

Чертеж Самуэля Хальтенбергера к патенту № DE368775.



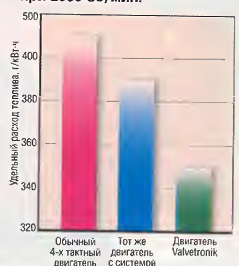
– бесступенчато, чутко подстраиваясь к работе мотора. Увы, механизм с косозубой муфтой четко работает лишь в двух крайних положениях. Впрочем, бывают исключения, например VANOS у БМВ.

Сегодня на двигателях с регулируемыми фазами внутри ведущей звездочки на кулачковом валу размещают своеобразный гидромотор с почти плоским ротором. Масло, попадая в камеры этого мотора через электромагнитные клапаны, поворачивает ротор на тот или иной угол, сдвигая связанный с ним кулачковый вал. Такой механизм, как правило, называют VaneCAM.

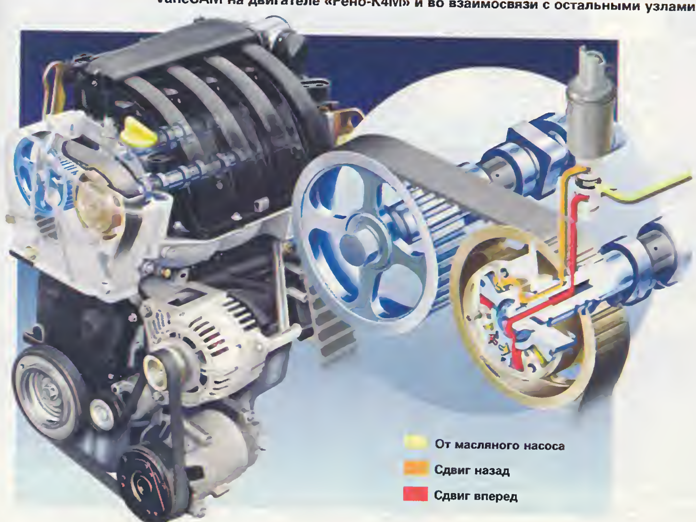
Механизм удобен еще и тем, что представляет собой функционально законченный узел, который можно изготовить отдельно на специализированном предприятии. Монтаж на двигатель требует минимальных доработок. Разумеется, необходимы управляющая гидравлика и электроника.

Сегодня с фазами «играют» практически все ведущие мировые производители, притом даже на «малобюджетных» моделях. Например, на 1,6-литровом моторе К4М нового «Рено-Меган» установлен бесступенчатый VaneCAM, сдвигающий кулачковый вал в пределах 22,5°. Отдельную «гидростанцию» не ставили, давление обеспечивает штатный масляный насос. Управляют этим «хозяйством» электронные «мозги», оценивающие скорость вращения коленчатого вала, нагрузку и температуру мотора, задающие угол установки кулачков впускных клапанов. В результате выигрыш в мощности составил 3 кВт, в крутящем моменте – 8%. Важнее, однако, что 90% от максимального крутящего момента двигатель выдает в диапазоне от 2000 до 5750 об/мин. Переключать передачи можно реже, а разгоняться резвее. Vane-CAM позволил сделать в коробке передач дополнительную повышающую ступень, что снизило расход топлива до 6,8 л/100 км.

Удельный расход топлива при 2000 об/мин.



VaneCAM на двигателе «Рено-К4М» и во взаимосвязи с остальными узлами.



ВЕЧНОЕ ДВИЖЕНИЕ

Конструкторы БМВ сделали следующий шаг, научившись регулировать не только фазы, но и высоту подъема клапанов и избавившись от дроссельной заслонки, съедавшей изрядную долю мощности.

Пока этого добились с помощью хитроумной и суперточной механики, но в перспективе – управление клапанами вовсе без кулачковых валов с помощью электромагнитов. Нужно лишь подождать, когда появятся недорогие мощные стартер-генераторы для бортовой сети напряжением 42 В, иначе не обеспечить обмотки соленоидов нужной электрической мощностью. Зато компьютер сможет задать любой сдвиг по фазе, отключить любой цилиндр и вообще получит над мотором почти безраздельную власть. □



МЕСТА В БИЗНЕС-КЛАССЕ

МАКСИМ САЧКОВ

Охоту за покупателем фирмы начинают задолго до того, как автомобиль попадает в шоу-рум и на журналистские тесты. И даже прежде чем с прототипами закончат работать испытатели-профессионалы. Острейшая конкуренция начинается еще в КБ и дизайн-центрах. Поэтому сравнение конструкторских и стилистических решений – занятие не менее обоснованное и, кстати, столь же интересное, как тестирование «живых» автомобилей.

На нашем «полигоне» представители «высшей лиги» – громкая новинка с Апеннинского полуострова «Мазерати-Кваттропорте» и его одноклассник «Фольксваген-Фаэтон». Кстати, по цене автомобили тоже близки: «итальянка» стоит в Европе около 100 тысяч евро, как и модификация «народного автомобиля» с полным приводом и 6-литровым мотором.

ПО ОДЕЖКЕ

Дизайнеры «Фольксвагена» явно решили не рисковать, посчитав, что автомобиль высшего класса не должен быть вызывающе экстравагантным. К тому же «Фаэтон» создавали для покупателей, «выросших» из «Пассата». Таких тоже может отпугнуть экзотика. Посему флагман унаследовал многие характерные черты младших моделей.

«Мазерати-Кваттропорте» тоже сделали в фирменном стиле. В ателье «Пининфарина» «сшили» элегантное «платье», в котором угадываются мотивы прошлых знаменитых моделей с трезубцем на решетке радиатора: длинный капот, стремительный спортивный облик, характерный, немного нахмуренный взгляд фар.

С точки зрения ветреной моды оба автомобиля на высоте. Однако интересно, что спортивный с виду «Мазерати» чуть слабее «Фольксвагена»: коэффициент аэродинамического сопротивления у «немца» – 0,32, а у «итальянца» – 0,35.

С ЗАДНЕГО СИДЕНЬЯ

Вариантов отделки салона, разумеется, не счесть. Покупатели «Фаэтона» или «Кваттропорте» могут долго выбирать цвет кожи для обивки сидений, дверей, приборной панели. Итальянцы предлагают даже разные рисунки стежка! Древесину для «Кваттропорте» готовят по технологии штучного производства музыкальных инструментов. Не зря же «четырехдверный» (так в переводе с итальянского звучит имя модели) родился в стране великого Страдивари.

На заднем сиденье «Мазерати» уютно, как в домашнем кресле. В такой обстановке в голову порой приходят грандиозные идеи. Желаете записать? В передней спинке – удобный столик. Хотите расслабиться? Легкое нажатие кнопки на пассажирской консоли, и переднее правое кресло уедет вперед. Там телохранитель или секретарь? Потеснится!

Конструкторы словно сговорились – в «Фольксвагене» тоже можно «ущемить» переднего пассажира. Логично: в таких машинах главный почти всегда сзади. В «нашем» «Фаэтоне» к тому же вместо трехместного дивана два индивидуальных кресла с 10 регулировками: электромоторы подвинут подушку, изменят наклон спинки, подстроят подголовник. Таким арсеналом «Мазерати» похвастать не может.

Обе машины, как и подобает элитным представителям бизнес-класса, оборудованы климатической системой с четырьмя зонами регулировки – каждый ездок «делает погоду» для себя. Попридираемся к мелочам? В «Мазерати» температурный диапазон на 6° С шире – от 18 до 32° С. Контраргумент «Фольксвагена» – люк с вентиляторами, питающимися от солнечных батарей.

С КОЛОКОЛЬНИ ТЕХНАРЯ

Под капотом «Фаэтона» 12-цилиндровый W-образный двигатель – по сути, два V6 (общий угол развала 72°). Нетрадиционная конфигурация блока проди-



Разработчики машин явно рассчитывали, что владельцы седанов будут ездить не только на заднем сиденье.

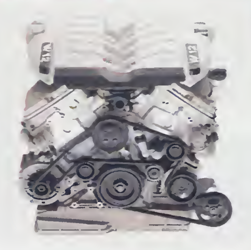
ктована компоновкой – ведь требовалось уместить под не очень длинным капотом 5 л рабочего объема. При этом 420 «лошадок» весят всего 245 кг: блок цилиндров и головка отлиты из алюминиевого сплава с добавками кремния.

Четыре распредвала с цепным приводом, за зазорами клапанов следят гидроопоры. Получить дополнительные ньютон-метры на низких оборотах помогают механизмы регулировки фаз – гидравлические с электронным управлением. «Фольксваген-Фаэтон» может похвастать и самым мощным в мире (230 кВт/ 310 л. с.) серийным легковым дизелем. Есть и модификация подешевле с 3,2-литровым бензиновым двигателем V6.

Конструкторы «Мазерати» верны фирменным традициям: под капотом «Кваттропорте» – мотор V8, который не сильно проигрывает немецкому агрегату в мощности, однако по крутящему моменту уступает почти на 100 Н·м. Сказываются «недостающие» 1,75 л рабочего объема. Зато масса мотора почти на 60 кг меньше.

И все-таки итальянский двигатель во многом схож с соперником: те же материалы головки и блока, четыре распредвала и четыре клапана на цилиндр, механизмы регулировки фаз, экологические нормы Евро IV.

«Фаэтон» с двигателем W12 выпускают только полноприводным с межосевым дифференциалом повышенного трения «Торсен». Если задние колеса попали на лед, умная механика перебросит часть крутящего момента на пе-





Дуэль моторов: самый мощный «фольксвагеновский» W12 и V8, специально разработанный для «Мазерати-Кваттропорте».

реднюю ось (подробнее ЗР, 2002, № 8). Кроме того, при необходимости электроника притормозит правое или левое колесо.

Крутящий момент от двигателя к колесам передает шестиступенчатая (на некоторых модификациях пятиступенчатая) автоматическая коробка передач с электронным управлением. Водитель выбирает обычный или спортивный режим; можно пощелкать и вручную, задействовав систему «Типтроник».

Создатели «Мазерати» и в трансмиссии придерживались более традиционных решений, применив схему «Трансэксл» (Transaxle) – коробка передач стоит сзади и сблокирована с главной передачей. Основное преимущество такой компоновки – близкая к идеальной развесовка по осям (47% – на переднюю, 53% – на заднюю оси), а следовательно, хорошая устойчивость и управляемость и, что особенно важно для машин такого класса, – плавность хода.

Коробка передач «Кваттропорте» – шестиступенчатая механическая, но с автоматическим переключением и управлением сцеплением; конструкция редкая для автомобилей представительского класса. Интересно, что диаметр двухдискового сцепления всего 215 мм. Ручное переключение – скорее дань моде, чем удобство. Те, кто думает иначе, нажав на центральной консоли клавишу M/A Shift, могут всласть наиграться с подрулевыми «лопухами».

Несмотря на разную «архитектуру», подвески «Кваттропорте» и «Фаэтона» имеют и общие черты. Чтобы снизить неподрессоренные массы, большинство элементов сделали из алюминия. На обеих машинах жесткостью амортизаторов ведает система «Скайхук» (Skyhook): компьютер «смягчает» подвеску или делает ее максимально жесткой. Изюминка «Фаэтона» – пневмостойки, благодаря которым автомобиль прижимается к земле или «встает на цыпочки».

Быстрым и массивным автомобилям – соответствующие тормоза: дисковые, вентилируемые, с многопоршневыми суппортами и, разумеется, со вспомогательной электроникой. Инженеры «Фольксвагена» впервые опробовали на флагмане тормозные диски из двух половинок. Рабочая часть, контактирующая с колодками, соединена со ступицей диска плавающими скобами. Зазор между деталями снижает риск деформации диска от перегрева при интенсивном торможении.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	«Мазерати-Кваттропорте»	«Фольксваген-Фаэтон»		
Общие данные				
Размеры, мм:				
длина	5052	5055		
ширина	1895	1903		
высота	1438	1450		
Колесная база, мм	3064	2881		
Объем багажника, л	450	500		
Двигатель	бензиновый	бензиновый		дизельный с турбонаддувом
Расположение, число цилиндров	V8	V6	W12	V10
Число клапанов	32	24	48	40
Рабочий объем, см³	4244	3189	5998	4921
Мощность, кВт/л. с.	294/400	177/240	309/420	230/313
при об/мин	7000	6200	6000	4000
Крутящий момент, Н·м	451	315	550	750
при об/мин	4500	2400	3500	2000
Ходовая часть				
Подвеска:	независимая спереди и сзади			
	на треугольных поперечных рычагах со стабилизаторами поперечной устойчивости	многорычажная со стабилизаторами поперечной устойчивости		

* * *

С точки зрения технаря, итальянская машина немного проигрывает немецкой, буквально нашпигованной новинками: от «умных» сидений до уникального по конструкции двигателя. Но места в бизнес-классе занимают отнюдь не только из практических соображений. «Мазерати» подкупает изысканно-породистой внешностью и элегантной отделкой. Для части потенциальных покупателей именно эти достоинства окажутся решающими... □



Противостояние дизайнеров: функциональный «Фаэтон»...



... Против изящной «Кваттропорте».

А СНЕГ НЕ ЗНАЛ И ПАДАЛ...

МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ

Обильные снегопады – радость для лыжников и детворы, а также длинный и тяжелый рабочий день для тех, кому очищать зимние дороги. В тех широтах, где минусовая температура не в диковинку, на «бой» со снегом и льдом ежедневно выходят специальные машины.

ЗНАКОМЫЕ ВСЕ ЛИЦА

Привычные нам городские снегоуборщики оснащены лишь скребками, на языке профессионалов – отвалами для сдвигания снега к обочине. Но есть гораздо более интересные машины. По-военному вышколенный трудяга «Мерседес-Бенц Унимог» надежен и обладает уникальными возможностями. Где вы видели, чтобы педальный узел, комбинацию приборов и руль можно было... сдвинуть с левой стороны на правую, всего лишь повернув ручку-блокиратор? Сделано это не ради праворульных стран, а для удобства водителя. Ведь очищать от снега правую обочину сподручней сидя справа.

Специфика службы диктует особый подход к планировке шасси, прежде всего – к габаритам. Например, «Унимог» 300-й серии при ширине около 1,7 м как нельзя лучше подходит для работы на узких улочках, где появление солидного «3000-го» уборщика попросту парализовало бы движение. При этом даже самый легкий «Унимог» возит до 2 т грузов, а грузоподъемность наиболее мощных версий достигает 16 т!

Рулевое управление немецких машин тоже необычно. Есть модификации с управляемыми задними колесами – такие способны развернуться буквально на пятачке. Как только машина набирает скорость, положение задних колес автоматически фиксируется. Трансмиссия насчитывает до 24 ступеней, что позволяет варьировать скорость от 7,7 до 80 км/ч. Управлять трансмиссией с последовательным переключением передач помогает электропневматическая система «Теллигент».

«Унимоги» оснащают широкой гаммой дизелей мощностью от 84,5 кВт/



Появись «Амкодор-9561» в городе, он бы, несомненно, произвел фурор.

115 л. с. до 206 кВт/280 л. с. с турбонаддувом и промежуточным охлаждением. Но самое интересное все же навесное оборудование: тут множество вариантов отвалов, разбрасывателей песка, шнекороторов самых разнообразных конфигураций. Чего стоит шнек, приводимый... отдельным дизельным мотором мощностью под 700 «лошадей»; такой способен отправить «в утиль» до 7 т снега в час! И еще одна диковина: на многих версиях «унимогов» стоят хитроумные замки навесного оборудования, чтобы менять «насадки», не выходя из-за руля.

РОЖДЕННЫЙ ПОЛЗАТЬ

Такие машины мало кто видел – ведь на их «поле боя» не ходят и не ездят посторонние, зато разгоняются и тормозят самолеты. Здесь свои правила: уборщики аэродромов не только отскребают взлетно-посадочные полосы с помощью огромных 5-метровых отвалов и щеточных роторов, но и сдувают с бетона влагу и пыль. Для этого машины оборудуют генератором воздушного потока, который может выполнять функцию пылесоса или фена. В качестве газоструйной установки, как правило, используют авиационный двигатель.

После обильного снегопада спецавтомобили сначала «утюжат» полосы, убирая основной слой снега. Затем растапливают наледь, щедро разливая жидкие реагенты или разбрасывая гранулированные. Потом просушивают покрытие или продувают его холодным воздухом.

Масса ощетинившихся навесным оборудованием машин порой достигает 30 с лишним тонн. При этом напряженный график работы требует высокой производительности и скорости. Поэтому аэродромно-уборочные автомобили строят на шасси тягачей с мощными двигателями. Например, 15-метровый белорусский «Амкодор-9561» выполнен на базе одноосного «МоАЗ-6442». Его дизель развивает 165 кВт/225 л. с. и позволяет производить уборку на скорости до 44 км/ч.

При уборке узких улиц и тротуаров «Унимог-U300» незаменим (слева).

На многих версиях «унимогов» по желанию заказчика педальный узел и рулевую колонку делают сдвижными.

Сгрести снег – полдела. В горах с дорог необходимо убирать камни и грязь.





Благодаря развитым грунтозацепам и мощной лебедке ратрак взбирается на самые крутые холмы.

ГОРНЫЕ ПОРОДЫ

Халф-пайпы, карвы, апре-ски... если эти слова что-то значат для вас, вы имеете отношение к горным лыжам. Коли так, термин «ратрак» вам тоже хорошо знаком. Поклонники шахмат и водного поло справедливо потребуют объяснений.

Ратраками называют широкогусеничные тракторы с навесным оборудованием для работы на снежных склонах. Это элитная порода снежных машин. Дизайн некоторых разрабатывают такие гранды стилистики, как «Пининфарина»! Из-под карандаша ее спецов вышел, например, новейший итальянский ратрак «Принот-Ляйтвольф». Кстати, основатель фирмы Эрнст Принот в прошлом – автогонщик, призер формулы 1 сезона 1961 года. Крутой поворот в карьере принес Приноту даже большую славу: его ратраки есть в арсенале, наверное, каждого второго горнолыжного курорта.



Гусеницы ратрака «Пистенбулли» выглядят очень внушительно.

Ратраком «Паркбулли» управляют с помощью единственного многофункционального джойстика.



Основные принципы конструкции просты: машина обязана быть устойчивой, тяжелой и мощной. В ее задачи входят уборка и утрамбовка снега, выравнивание склона, срезание лишнего покрова и создание искусственных бугров, прокладка лыжни и трасс для прогулок, транспортировка людей и грузов. А еще ратрак должен играючи взбираться по чрезвычайно крутым склонам.

Для эффективного уплотнения снега ратраки нередко делают массой под 10 т. Особое внимание уделяют системам антиопрокидывания. Чтобы машина уверенно преодолевала подъем в несколько десятков градусов, ей требуются цепкие «когти» и мощный мотор. «Принот-Ляйтвольф» щеголяет алюминиевыми траками гусениц, усеянными победитовыми шипами и гидропневматической подвеской, гасящей вибрации от неровностей. Выдержать нагрузки кузову позволяет «скелет» – трубчатая пространственная рама. Трактор движет рядный 6-цилиндровый 12-литровый дизель МАН мощностью 320 кВт/435 л. с. и крутящим моментом 2000 Н·м при 800–1400 об/мин.

Максимальная скорость ратраков редко превышает 25 км/ч – быстрее не нужно. Зато машины способны развернуться на месте и за час «укатать» 100 000 м^2.

Основное «оружие» ратраков – ножи-отвалы и фрезы. Именно последним горнолыжники обязаны идеальными трассами. На «Приноте-Ляйтвольф» фреза самостоятельно адаптируется к рельефу. А последнюю операцию на уплотненном снегу делают особыми пластиковыми гребнями. Для беговых трасс фрезы оборудуют специальными лыжепрокладчиками.

Несмотря на обилие электроники и вспомогательных систем, ратраки требуют квалифицированного «присмотра» водителя-оператора. Управление оборудованием выносят на руль, поэтому вести машину и «гладить» склон можно без лишнего напряжения. А информация о скорости, глубине среза снежного покрова и т. д. выводится на большой контрольный дисплей.

Интересно, какими будут снегоуборщики лет через 100? Может, механизированных «дворников» научат работать без помощи человека, а зимние дороги станут такими же сухими и гладкими, как летом? Главное, чтобы люди окончательно не разрушили экосистему и зимой все-таки выпадал бы снег. На радость детворе и лыжникам. □

ЭЛЕКТРОЛИТ НА РЕБРЫШКАХ



Казалось бы, что еще можно улучшить в изученном вдоль и поперек свинцово-кислотном аккумуляторе? Но старина вовсе не собирается без боя уступать место под капотом «выскочкам» вроде литий-ионных батарей. Тем еще нужно себя проявить, доказать конкурентоспособность, а пока хитрые изобретатели все модернизируют привычные аккумуляторы.

Пример – новинка фирмы «Делфай», одного из крупнейших и старейших производителей, недавно вышедшего из-под крыла концерна «Дженерал моторс».

Корпус вроде обычный – коробка как коробка. Но заглянув внутрь, увидим, что на перегородках между банками появились эластичные ребрышки. Сгибаясь при монтаже, они сжимают пакеты пластин, тем самым существенно повышая стойкость к вибрациям. Если раньше

«Вскроем» одну из батарей «Делфай»...

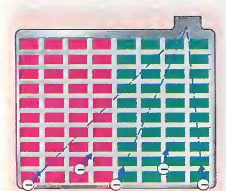
срок службы батарей, измеренный километрами пробега, не превышал 80 тысяч, то теперь, как утверждают, и 140 тысяч не предел!

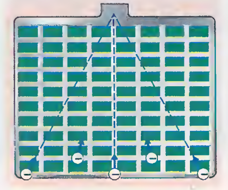
Изменили и сами пластины. Казалось бы, какая разница, где сделать контактный выступ: как обычно, с краю или ближе к центру? Тем более что по краям удобнее разместить соединительные шины, идущие к выводам. Но специалисты обратили внимание, что электрическое сопротивление в первом случае больше, поскольку электронам «труднее» добираться от дальнего угла к контактному лепестку. Поэтому теперь его разместили почти посредине, сблизив токоотводящие шины.

Еще один предмет для рассмотрения патентным ведомством – крышка батареи. На «Делфай» она сварена из двух частей, между которыми весьма хитрый лабиринт: он улавливает, конденсирует пары электролита и возвращает их обратно в банки. Да с такой эффективностью, что от пробок решили вовсе отказаться. А для контроля установлен индикатор, показывающий степень заряженности и уровень электролита.

В случае перезаряда (правда, для этого нужна серьезная неисправность генератора, ведь при напряжении 14,5 В ток автоматически снижается до долей ампера, благодаря составу свинцового сплава с добавкой кальция) пары вырвутся наружу через предохранительный клапан. Зато в штатном режиме утечки электролита полностью исключены, даже если положить батарею на бок.

Итак, потенциал батарей традиционной конструкции не исчерпан, хотя «Делфай» и отметила 75-летие со дня выпуска первого аккумулятора. Жаль только, что по сравнению с аналогами цена батарей этой марки, идущих, в частности, на комплектацию «Бентли» и «Ленд-Ровера», высоковата.



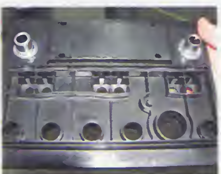


Электронам из красной зоны дольше добираться к выводу, поэтому общее сопротивление традиционной пластины больше. Переместив лепесток к центру, можно повысить максимальный ток, отдаваемый батареей.



Гибкие ребрышки на перегородках сожмут вставленные в банки пакеты пластин и не дадут им вибрировать.

Крышка из двух частей, под верхней – тщательно продуманный лабиринт.



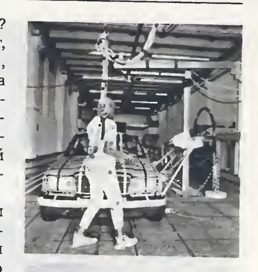


ПЕРВАЯ ЛИНИЯ ОБОРОНЫ

Бампер первым принимает удар при ДТП, причем часто его наносит... беззащитный пешеход. Именно ради его спасения нынче полным ходом разрабатывают системы, снижающие тяжесть последствий от незапланированной встречи человека и машины: безопасные приподнимающиеся капоты, внешние надувные подушки... Но все это сработает эффективней, если автомобиль сумеет определить, на что или на кого наезжает? Ребенок? Взрослый? Может, велосипедист или корова, или просто столб? Фирма «Сименс» разработала датчик, по сути – оптиковолоконный кабель, в доли миллисекунды определяющий вид препятствия, точку и силу удара.

Световод с отражающим покрытием, который допускает в исходном состоянии утечку строго определенного количества света, вживляют в бампер или в переднюю часть капота. Стоит бамперу вместе со световодом слегка деформироваться, как световые потери изменятся. Компьютер определяет величину и зону изгиба.

Датчик работает на скоростях от 20 до 60 км/ч и уже через 3 мс выдает полную информацию об объекте. Соответственно, система безопасности успевает решить, надо ли и насколько поднимать капот, надувать подушку перед стеклом или «все обойдется».





Новый бампер четко различит характер наезда на препятствие.

Конечно, оборудованный таким датчиком бампер станет ощутимо дороже, но не ценнее здоровья и жизни человека.

ТАК ЗАКАЛЯЛАСЬ ПЛАСТМАССА

Несмотря на применение специальных жаропрочных сортов стали для выпускной системы, периодически «прогорающие» глушители остаются неприятной реальностью для автомобилистов. «Прогорающие» – не случайно в кавычках. Ведь даже плохонькая сталь не сгорит и не расплавится при температуре в несколько сотен градусов. Дыры появляются в результате ускоренного окисления, в том числе из-за солей на дорогах, перепадов температур.

Конечно, нержавеющая сталь гораздо долговечней, однако детали из нее значительно дороже. А ведь есть материалы, которые абсолютно инертны, то есть не вступают в реакцию с кислородом и другими элементами, к тому же легче и технологичнее стали. Например... пластмассы.



Детали клапанов и подшипников для выпускной системы из нового материала уже применяют на дизельных автомобилях концернов «Дженерал моторс» и «Даймлер-Крайслер».

Да, да, пластмассовый глушитель – сегодня вовсе не фантастика. Правда, пока речь идет об элементах, установленных внутри выпускного тракта. В современных двигателях ради чистоты выхлопа приходится управлять потоками отработавших газов, направляя часть обратно в цилиндры или по специальной трубе для снижения температуры (ЗР, 2003, № 12). Тут не обойтись без заслонок, управляемых компьютером, которые должны выдерживать «адские» температуры и работать без заеданий.

Стальные подшипники здесь долго не протянут. А вот выполненные из нового материала Vespel марок TP-8311 или SP-22, разработанного фирмой «Дюпон», спокойно терпят нагрев свыше 550°C. Детали клапанов рециркуляции отработавших газов, втулки подшипников скольжения, направляющие заслонки без нареканий и без износа выдержали 400 тысяч рабочих циклов. При этом, кстати, не нуждались в смазке, поскольку обладают очень низким коэффициентом трения. Похоже, технических препятствий на пути к вечному пластиковому глушителю уже нет, остались лишь экономические...



В ПОГОНЕ ЗА ГАЗАМИ

Процедура измерения токсичности выхлопных газов давно отработана. Автомобиль загоняют на стенд с беговыми барабанами, надевают на выхлопную трубу гофрированный шланг и, пока мотор работает по определенному циклу, анализируют состав газов «на выдохе». В исследовательском центре «Форда» в Аахене (Германия) усомнились в адекватности полученных таким способом результатов реальным выбросам на городских улицах.

В лаборатории взятую пробу перед измерением разбавляют абсолютно чистым фильтрованным воздухом, а ведь в атмосфере всегда есть примеси – хотя бы выхлопных газов от других автомобилей. Вещества взаимодействуют, частично разлагаются, а микрочастицы сажи прилипают к капелькам тумана и также меняют свойства и степень вредности.

Поэтому, как считают исследователи, правильнее было бы проводить измерения непосредственно на дорогах в воздушном шлейфе за испытуемым автомобилем. Для этого и была создана подвижная лаборатория на базе «Форда-Транзит», в которой охотники за выхлопом следуют за испытуемой машиной и анализируют, чем вокруг «пахнет». Масс-спектрометр позволяет не только сосчитать выброшенные в атмосферу частицы сажи, но и оценить их химический состав.

Первые поездки показали, что результаты по выбросам газов почти не отличаются от лабораторных. А вот частички сажи действительно склонны соединяться с капельками влаги и менять свойства в зависимости от метеоусловий.

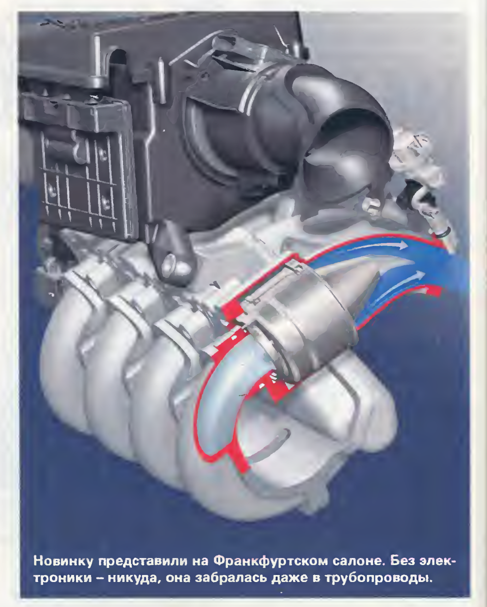
СВЕРХЗВУКОВОЙ МОМЕНТ

Идея наддува давно знакома: в цилиндры принудительно нагнетается больше воздуха, чем может всосать идущий вниз поршень. Пропорционально количеству воздуха система питания автоматически подает больше топлива. Результат – прирост мощности и крутящего момента без увеличения рабочего объема мотора.

Для создания дополнительного давления на впуске используют турбокомпрессор, механический нагнетатель либо хитрую резонансную систему (последняя – экзотика). Немецкая фирма «Мета» в сотрудничестве с «Сименсом» предложила наддув без насоса, турбины или резонансных камер, позволяющий в первую очередь улучшить тягу двигателя «на низах». Названа она электроимпульсной, ибо родилась благодаря современной электронике и компьютерам.

Во впускном трубопроводе перед каждым цилиндром установлен специальный электромагнитный клапан, управляемый собственным контроллером, который через шину передачи данных связан с основным электронным блоком двигателя. В начале такта впуска клапан плотно закрыт. Незадолго до нижней мертвой точки, когда разрежение в цилиндре максимально, клапан резко открывается. Воздух устремляется в цилиндр с огромной скоростью, создавая сверхзвуковую ударную волну. Если бы клапан остался открытым и дальше, часть воздуха вернулась бы во впускной коллектор, но быстродействующая электроника успевает «захлопнуть дверь». В качестве «бесплатного приложения» ударная волна воздуха лучше перемешивает топливную смесь и снижает склонность мотора к детонации.

Прямой эффект – увеличившийся на 30% (!) крутящий момент в самом неблагоприятном режиме, когда двигатель работает на низких оборотах, а водитель резко прибавляет газ. В новой конструкции нет капризной турбины и вообще никаких вращающихся деталей – только клапан да пара управляющих соленоидов.



Новинку представили на Франкфуртском салоне. Без электроники – никуда, она забралась даже в трубопроводы.



РЕБЯТА С НАШЕГО ДВОРА

АЛЕКСАНДР БУДКИН. ФОТО: АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ

Что бы там ни говорили приверженцы технического прогресса, автомобили-долгожители есть даже в самых развитых державах. Это может быть утилитарный вседорожник, простой и крепкий как армейский сапог, или овеянный народной любовью стильный красавец кабриолет.

У нас свои национальные особенности. Иностранцы с трудом верят, что в России делают автомобили С-класса за $3500. Мало того – в этой ценовой нише еще и выбор есть. Скажем, собранная в Ижевске «шестерка» с вазовским мотором 1,6 л и четырехступенчатой коробкой передач стоит 104 500 рублей (с 5-ступенчатой на 6 тыс. дороже). А хэтчбек «Ода» ИЖ-2126 с уфимским двигателем 1,7 л и 5-ступенчатой коробкой еще дешевле – 103 500. Мы решили сравнить эти автомобили, пригласив их на тест. Правда, сразу оговоримся: к ним подходили с особенной меркой – не той, которой оцениваем импортные машины.

ДОРОГА СЕРОЮ ЛЕНТОЮ ВЬЕТСЯ

Поведение автомобиля на шоссе, как известно, зависит от множества конструктивных особенностей. Но в любом случае основа управляемости – подвеска машины и ее рулевое управление. Здесь сразу приходится вспомнить о возрасте ВАЗ-2106.

Передняя и задняя подвески «шестерки» ведут себя неодинаково. Спереди – ход сжатия «двухрычажки» невелик, отчего энергоемкость ограничена. Сзади, напротив, подвеска длинноходная, весьма энергоемкая, но склонная к раскачке на волнах, чему помогает большой задний свес. Особенно если за водителем сидит хотя бы один пассажир или в багажнике есть груз. В целом поведение исправной вазовской «классики» можно охарактеризовать как комфортное на хорошей дороге, но неважное с точки зрения управляемости.

У ижевского хэтчбека спереди более современный «Мак-Ферсон». Поведение «Оды» лучше сбалансировано, но все-таки ближе к «жигулям», чем к современным одноклассникам. Передняя и задняя подвески близки по ходам и жесткости, что позволяет судить о машине в целом, не разделяя на «перед» и «зад». На хорошей дороге ИЖ-2126 немногим уступит «шахе» в комфорте, хотя проезд неровностей будет лучше слышен в салоне. Зато «Ода» спокойнее переносит волны и менее восприимчива к серьезным колдобинам.

Чуть меньший по рабочему объему мотор «шестерки» несколько уступает показателями двигателю УЗАМ, но имеет более удобную характеристику – и на малых оборотах пытается «тя-





Салон ИЖа посовременнее. Слегка разочаровывает дешевый «скользкий» пластик вокруг комбинации приборов.



На двери ИЖа есть карман, штатное место под динамик, ручка регулировки зеркала из салона.



На шумоизоляционном покрытии капота вмятина от крышки расширительного бачка.



Чехол на запасном колесе «шестерки» не застегивается – коротковат.



Даже маленькая щетка стеклоочистителя не прилегает к стеклу ВАЗ-2106.

нуть», и на больших продолжает уверенно набирать крутящий момент.

Уфимский карбюраторный агрегат заметно живее на средних оборотах, когда стрелка тахометра находится между отметками 2000 и 4500 об/мин. Дальше – мотор работает скорее на усиление шума, чем на динамику. Ниже указанного диапазона отдача тоже меньше желаемой – чувствуешь, что езда «внатяг» мотору не нравится. На ощущениях водителя сказываются и особенности привода дросселя: первую половину хода педали «Ода» воспринимает как некую подготовительную процедуру, дескать, хотите ехать – жмите сильнее.

Отдельного упоминания заслуживают тормоза. У ИЖ-2126 они никогда не были сильным местом. Даже после проведенных на заводе усовершенствований эта педаль осталась ватной – с большим ходом, но невысокой информативностью.



В интерьере «шестерки» виден возраст. Зато материал панели выглядит солиднее, чем в ИЖе.



У нашего ИЖ-2126 передний щит неплотно прилегал к полу в месте стыка.



Тормозные трубки в ИЖе проложены небрежно – будто временно.

Так машина укомплектована дополнительным стоп-сигналом.



У «шестерки» проблемы другого рода. Тормозит исправный автомобиль нормально, но он очень чувствителен к «закисанию» механизмов, неравномерному износу колодок и прочему. Оттого уже после года-двух эксплуатации резкое торможение вызывает заметный увод в сторону.

НЕ СТРАШНЫ НИ ДОЖДЬ, НИ СЛЯКОТЬ

Читатель вряд ли нас поймет, если мы не расскажем о проходимости машин. Давайте представим себя на бездорожье за рулем «Оды» и «шестерки».

Если не залезать в трясину, первой неприятностью у владельца «Жигулей» станет касание земли задним свесом – глушителем и противотуманным фонарем. У «Оды» подобных проблем не возникает, но она раньше начнет чиркать о землю корпусом заднего редуктора (здесь у нее просвет 160 мм против 172 у «шестерки»).

Стоит пройти хорошему дождику – под колесами обязательно окажется большая лужа, проезжая которую вы заелозите по грязи брюшком. К этому упражнению «подпольная» часть ИЖа подготовлена лучше: здесь и нижние рычаги, и выпускная система расположены на пару сантиметров выше.

При любви владельцев к выездам на природу защиту моторного отсека желательно установить на обе машины, причем «Жигулям» она требуется в большей степени.

САЛОННЫЕ СПОРЫ – ПОСЛЕДНЕЕ ДЕЛО

Интерьеры далеки от мирового уровня, но это не главное. Будь рабочие места приемлемо скомпонованы – бог с ним, с мировым. А что на практике?

Неправильная посадка в ВАЗ-2106, с близко расположенными педалями, лечится только... заменой модели. Другие средства, как то: проставки под руль, удлиняющие колонку, или изменение точек крепления сиденья водителя, – малоэффективны, к тому же незаконны.

Людям небольшого роста посадка в ВАЗ-2106 может показаться вполне приемлемой. Тем, кто покрупней, придется выбирать между двумя вариантами: или ориентироваться по педалям и постоянно тянуться к рулю, или подогнать сиденье «по рулю» и сидеть «враскорячку». В обоих случаях плечи будут висеть в воздухе, так что многочасовая ежедневная езда даст о себе знать болями в спине.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	ВАЗ-2106	ИЖ-2126
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4166	4053
ширина	1611	1942
высота	1440	1450
Снаряженная масса, кг	1000	980
Время разгона 0–100 км/ч, с	17,5	15,0
Максимальная скорость, км/ч	150	150
Расход топлива, л/100 км при:		
90 км/ч	7,4	6,9
120 км/ч	10,1	9,5
городской цикл	10,3	9,7
Двигатель	бензиновый	
Расположение, число цилиндров	P4	
Число клапанов	8	
Рабочий объем, см³	1568	1699
Мощность, кВт/л. с. (АИ-93)	55/75	63/85
при об/мин	5600	5400
Крутящий момент, Н·м	120	130
при об/мин	3000	3200
Трансмиссия		
Привод	на задние колеса	
Коробка передач	M4	M5
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	двухрычажная	типа «МакФерсон»
	со стабилизатором	
сзади	зависимая	
Рулевое управление	ролик – глобоидальный червяк	рейка
Тормоза:	с усилителем	
передние	дисковые	
задние	барабанные	
Размер шин	175/70R13	

Ижевский хэтчбек посвежее, и посадка водителя здесь куда удобней. Есть электрический корректор фар, регулируемые из салона наружные зеркала. Но стоит разок проехаться в ИЖе ночью, приходишь в недоумение от кромешной темноты на приборной панели, хотя некоторые кнопки конструктивно подразумевают подсветку. А ведь в целом салон продуман нормально.

Особенность передних сидений «Оды», уже отмеченная нами ранее, – чрезмерно развитый поясничный подпор. Наши, быть может, не эталонные спины не могут одновременно опереться на нижнюю и верхнюю части спинки.

На задних сиденьях обеих машин тесновато, но «жить можно». В ИЖе чуть больше места для ног, раскладывается по частям спинка, но… объем багажника, скрывающегося за ней, по нашим замерам только 250 литров против 320 у ВАЗ-2106.

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ МЫ ИСПОРТИМ САМОЛЕТЫ

О падении качества отечественной техники говорят наперебой: и комплектующие, мягко говоря, не лучшие, и сборка не блещет. Основные претензии, возникшие у нас, показаны на фото. Здесь хотим обратить внимание на сущую мелочь.

В одной из взятых у дилера машин (они прошли предпродажную подготовку) подушка заднего сиденья лежала в салоне, ненадетая на фиксаторы. В другой – половинка разрезной спинки сиденья не защелкивалась в нормальном (вертикальном) положении. Ерунда?

Мы представили себе, как человек, готовивший наши машины, уйдет на другую работу – станет продавать не «оды» с «шестерками», а «мерседесы». Не сомневаемся, ему придется пылинки сдувать с машин, прежде чем показать их потенциальному покупателю. Имидж.

Но как определить, что сильнее сказывается на имидже автомобиля – импортный «антикор», который теперь делают всем машинам в Ижевске, или то, что покупатель увидит в автосалоне – незакрепленные сиденья и висящие, словно сосульки, провода? Стоит задуматься, уважаемые заводчане. Ей-богу, стоит! □

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Какой из этих автомобилей вы бы предпочли?



23%	ВАЗ-2106
37%	ИЖ-2126
40%	ни тот, ни другой





На провода под капотом 2106 «кембрики» надеты не до конца.



Редуктор заднего моста «шестерки» течет по фланцу.



От такой «предпродажки» имидж любой машины рухнет.

ВАЗ-ТУРИЗМО

Сергей Мишин, фото автора

В феврале 2002 года журнал рассказал о трехдверной модификации «двенадцатой» модели ВАЗ-21123. Упоминали и ее топ-версию с двигателем объемом 1,8 литра. Увы, запланированные сроки появления на свет этого автомобиля были скорректированы, читай – отодвинуты. Но нет худа без добра – в ходе испытаний опытных образцов и доводочных работ решили изменить серийную машину более серьезно.

Конвейерного статуса трехдверный хэтчбек не получит: подобную модель «Самары», ВАЗ-2108, совсем недавно сняли с линии из-за ограниченного спроса. Если выпускать «трехдверки», то в небольших количествах. К тому же мелкие серии позволят создавать каждый экземпляр по индивидуальному заказу, оснащая его в соответствии с пожеланиями клиента.

Первоочередные планы – сертифицировать машину и в 2004 году начать ее производство в фирме «СуперАвто», где выпускают удлиненные седаны ВАЗ-21108 «Премьер».

ТОП-МОДЕЛЬ

Итак, речь пойдет о той самой топ-версии ВАЗ-21128, а все внесенные в эту модель изменения – не что иное, как заводской, то есть высокопрофессиональный тюнинг.

Автомобиль построен на самой скоростной платформе – двухлитрового



Передние сиденья – спортивного покроя, с регулировкой по высоте, руль меньшего диаметра.



Особенности купе – усиленный кузов, подрамник силового агрегата с треугольными рычагами подвески.

ВАЗ-21106, но с усиленным щитом передка и перегородкой между арками задних колес. Всего же в кузове около 50 оригинальных деталей, начиная с боковин и дверей и заканчивая различными дополнительными элементами. Приваривать их будут к так называемому черному (неокрашенному) кузову. Это позволит еще больше укрепить и без того жесткий трехдверный кузов – спортивной машине нужна безукоризненная управляемость.

Внешнее отличие динамичной версии от ВАЗ-21123 (купе с полуторалитровым мотором) – передок от 2110-Т, то есть иной передний бампер, капот заодно с облицовкой радиатора, рельефные передние крылья и более глубокие задние арки. Впрочем, это только на первое время. Заводские дизайнеры уже примеряют на нее свой оригинальный «костюмчик».

ПОЛОЖЕНИЕ ОБЯЗЫВАЕТ

Шестнадцатиклапанный мотор ВАЗ-21128 объемом 1,8 л и мощностью почти 90 кВт (около 120 л. с.) обеспечивает «максималку» в 200 км/ч и разгон до первой сотни за десять с половиной секунд. (Восьмиклапанная версия этого мотора, ВАЗ-21118, описана в ЗР, 2003, № 4.) Под стать темпераментному двигателю доработанные трансмиссия и ходовая часть. «Сверхплановая» мощность потребовала усиленного сцепления LuK диаметром 200 мм. Коробка передач – 2112, но с более прочным вторичным валом и увеличенными синхронизаторами. Главная пара в стандартном исполнении –3,9, в эксклюзиве – 4,1 или 4,3, дифференциал повышенного трения и другой ряд передаточных чисел в коробке. В приводах колес шарниры увеличенной размерности (фирмы GKN), как на ВАЗ-21106 с двухлитровым мотором.

К возросшей скорости приспособили подвеску и тормоза. Чтобы понизить центр тяжести и сделать автомобиль более устойчивым, укоротили пружины и увеличили диаметр стабилизатора. Кроме того в задней подвеске появились более жесткие сайлент-блоки, стабилизатор и проставки для расширения колеи и отрицательного развала колес.

Для увеличения эффективности и энергоемкости тормозов главный цилиндр и вакуумный усилитель позаимствовали у «Шеви-Нивы». Передние диски – увеличенного диаметра (рассчитаны на 15-дюймовые колеса), вентилируемые, задние механизмы – барабанные, но по заказу поставят и дисковые. А вот гидроусилитель рулевого управления ZF – штатный.

Небольшие доработки коснулись и салона – передние сиденья спортивного покроя с регулировкой по высоте, панель приборов со спидометром, скромно размеченным до 240 км/ч, и спортивный руль уменьшенного диаметра.

БЫСТРОТА И НАТИСК

Мотор мгновенно реагирует на малейшее прикосновение к педали газа.

Старт! Оказывается, сцепление здесь не требует от водителя навыков гонщика – оно работает не как рубильник – «вкл»/«выкл», а берет не по-спортивному мягко.

Разгон весьма напористый, мотор энергично раскручивается, демонстрируя хорошие «низы». Оно и понятно – уже при полутора тысячах оборотов крутящий момент переваливает за 140 Н·м. И до пяти тысяч его кривая почти горизонтальна. Ускорение на первой и второй идет почти без потери темпа – вот вам преимущество «моментного» мотора! Но есть и другой, энергичный вариант разгона – на оборотах не ниже 3500. Получается весьма эффектно!



Внешние отличия от ВАЗ-21123 – иной передний бампер, капот заодно с облицовкой радиатора, рельефные передние крылья и глубокие задние арки.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ВАЗ-21128	
Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4170
ширина	1700
высота	1420
Снаряженная масса, кг	1050
Полезная масса, кг	425
Максимальная скорость, км/ч	200
Время разгона 0-100 км/ч, с	10,5
Расход топлива, л/100 км:	
при скорости 90 км/ч	6,6
при скорости 120 км/ч	8,2
городской цикл	10,7
Кузов	**трехдверный хэтчбек**
Количество мест	4–5
Двигатель	
Расположение, число цилиндров	P4
Рабочий объем, см³	1796
Число клапанов	16
Степень сжатия	10,5
Мощность, кВт/л. с.	88
при об/мин	5600
Крутящий момент, Н·м	162
при об/мин	3400
Трансмиссия	
Привод	на переднюю ось
Коробка передач	механическая 5-ступенчатая
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая балка
Усилитель рулевого управления	гидравлический
Размер шин	195/55R15
Тормоза:	
передние	дисковые вентилируемые
задние	барабанные

Подвеска, скажем прямо, бесцеремонно потряхивает седоков на неровностях, зато дорогу держит – блеск! Руль довольно острый, по ощущениям близкий к «Самаре», а гидроусилитель пришелся как раз впору динамичному автомобилю – и усилие на баранке небольшое, и быстрой перекладке руля не мешает.

Задняя подвеска слегка подруливает, помогая прописать нужную траекторию, а в повороты машина вкатывается без намека на скольжение, будто прилипает к асфальту.

Тормоза под стать двигателю – мягкие, но мощные и хорошо дозируются педалью. Чуть нажал – плавно притормаживаешь, слегка добавил – замедление растет, придавил как следует – экстренное торможение.

Для тех, кто не жаждет потешить свои спортивные амбиции, предусмотрена более скромная версия – ВАЗ-21123. С двигателем 1,6 литра, стандартными тормозами ВАЗ-21103, без гидроусилителя и с простеньким салоном. Именно на ее базе будет разработана полноценная спортивная модификация класса А6 (1600 см³), ориентированная в том числе на международные соревнования. □



СОПЕРНИК ВЕТРА

ВИКТОР СЛЕСАРЕВ

Вольный ветер постоянно вмешивается в дела человеческие. По рассказам историков, ураганы, смерчи, тайфуны не раз решали исход сражений, меняли расстановку политических сил в разных странах, давали начало страшным эпидемиям. В книге французского исследователя П. Моллэна «Охотники за тайфунами» упоминаются ветры в тропических циклонах со скоростью до 200 миль (!) в час, делавшие летучими железобетонные конструкции! Несмотря к старой, 12-балльной шкале Бофорта позднее добавили еще пять.

Вот с каким противником автомобиль имеет дело. Приопустим стекло, подставим ладонь ветру – ощутимо давит? Если менять угол, под которым ладонь атакует ветер, можно обнаружить и вертикальную силу – как на крыле самолета.

Силы вертикального и поперечного направлений, дестабилизирующие машину, важны не меньше сопротивления. Кому понравится автомобиль, на 250 км/ч выходящий из-под контроля! Он должен быть устойчивым, не рыскать, не «соскальзывать» в поворотах, при порывах бокового ветра, разъезде со встречной машиной, въезде в тоннель и т. п. Да еще иметь просторный салон при небольших габаритах и при этом отвечать эстетическим требованиям дизайнеров! Полностью рассчитать его обтекаемость, заранее все увязать, увы, невозможно. Машину доводят в аэродинамической трубе, затрачивая огромные деньги.

Между тем, мода заставляет людей покупать сомнительные «прибамбасы», влияющие на аэродинамику. Сечение псевдокрыла часто совсем не похоже на крыльевой профиль: нарисовавший его дизайнер думал только об изяществе линий! К счастью, большинство «жертв рекламы» быстрее 160–180 км/ч не ездит – и действие какого-нибудь безграмотного «антикрыла» мало ощутимо. Если же автомобиль быстроходнее, неосторожные игры с аэродинамическими предметами чреваты печальными последствиями.

Даже серьезные фирмы не застрахованы от ошибок. Помните первые шаги «Ауди-ТТ»? Не сразу его «научили» крепко держаться за дорогу. Но у такой фирмы побольше возможностей устранять промахи, чем у частного владельца – у него в списке «расходных материалов» может оказаться жизнь.

Вычислить прижимающую силу крыла не просто: не владея основами этой науки, автомобилисты, случается, спорят до третьих петухов. Поэтому приведем простой пример из параллельной области техники. У бомбардировщика B-1B площадь крыла 181 м^2. Взлетный вес – 216 тонн. Самолет сверхзвуковой,

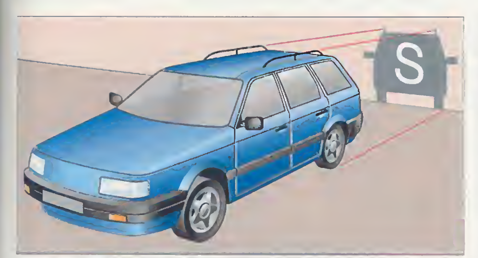


Рис. 1. Площадь лобового сопротивления S – то же, что площадь проекции машины на поперечную плоскость.

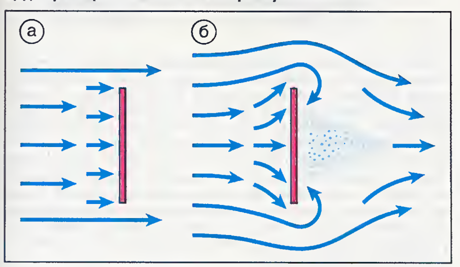


Рис. 2. Полное торможение потока плоским щитом без учета других видов движения воздуха – «а», реальная картина – «б».

но взлетает-то при скорости меньше 300 км/ч. Значит, каждый квадратный метр крыла несет груз в 1,2 тонны. Но некоторые спортивные автомобили ездят и быстрее, – так что их обтекатели, спойлеры, антикрылья инженеры «доводят» весьма дотошно. Хорошее антикрыло площадью всего треть квадратного метра способно создать прижимающую силу в четыре центнера, а то и больше.

Но иной «гонщик» может купить высокоэффективное антикрыло, а поставить его неправильно – например чрезмерно вынесет назад. На высоких скоростях передняя ось машины разгружается, автомобиль может стать неуправляемым. Утешает, что зачастую «крыло» помещают в зону срыва («аэродинамическую тень» кузова), где оно практически не работает.

ЗАКОН «КВАДРАТА»

К счастью для загадочной русской души автомобилей, делающих 300 км/ч, у нас мало. Зато хватает тех, которым по плечу 180–200. А мысль о том, что «обвешанный» автомобиль на такой скорости может не послушаться руля, иные головы никогда не посещает. Зря что ли деньги уплачены на зависть соседям!

«Проколы» обтекаемости заявляют о себе громко лишь на высоких скоростях. Силы сопротивления воздуха растут пропорционально квадрату скорости потока – V^2. Ведь затормаживая поток (например, плоским щитом, как на рис. 2), мы переводим его кинетическую энергию в дополнительное статическое давление. При плотности воздуха 1,3 кг/м³ повышение давления от торможения потока («скоростной напор») составит $1{,}3 \cdot V^2/2 = 0{,}65V^2$ Н/м².

Чтобы определить силу давления потока на щит (то есть аэродинамическое сопротивление), остается лишь умножить полученное давление на площадь щита S. Допустим, S=1,8 м² (лобовая площадь сопротивления «Жигулей»). Тогда скоростям 50, 100, 150 и 200 км/ч соответствуют силы сопротивления 226, 903, 2031 и 3611 Н – закон «квадрата». Удвоив скорость,учетверяем силу.

Кстати, определение величины S (рис. 1) – не самая простая задача. Делают это с очень высокой точностью на лазерном стенде.

Квадратичная зависимость аэродинамической силы от скорости потока порой вводит нас в заблуждение. Например, проехав по маршруту туда и обратно со скоростью 90 км/ч, вы забыли о слабом (20 км/ч) ветре, дующем вдоль трассы. Но в одном случае поток бьет в лоб машине со скоростью 70 км/ч, а в другом – 110 км/ч! Силы сопротивления пропорциональны квадрату скорости, а мощность на ведущих колесах – кубу. В итоге средний расход топлива больше, чем при скорости 90 км/ч в штиль. Ни дать ни взять – бензин, унесенный ветром!

Управляя автомобилем, объективно оценить силу и направление ветра, дующего над дорогой, трудно. Общее правило: встречный ветер отнимает больше, чем «дает» попутный той же силы.

НЕ ТОЛЬКО «ЦЕ-ИКС»

Только ли скоростным напором определяется аэродинамическая сила? Оказывается, нет! Огромную роль играет форма тела, подставленного потоку (рис. 2). Встретив щит, воздух не станет бесконечно скапливаться перед ним (а) – он пойдет в обход препятствия, образуя за ним вихри (б). Дополнительные движения струй требуют затрат энергии, и аэродинамическое сопротивление плоского щита намного (примерно на 17%) больше того, что дало полное торможение потока! Значит, для получения истинных сил сопротивления следует умножить полученные раньше значения на 1,17. Вот этот коэффициент, учитывающий форму тела, называют коэффициентом аэродинамического сопротивления – C_x. Одно из наиболее удобообтекаемых тел – удлиненная «капля», для которой C_x=0,04.



Характер обтекания современного кузова. За багажником – «организованный» шлейф срыва. Больших вихрей нет.



Небольшой спойлер над задним стеклом обеспечил чистый, без лишних вихрей, срыв потока у универсала.

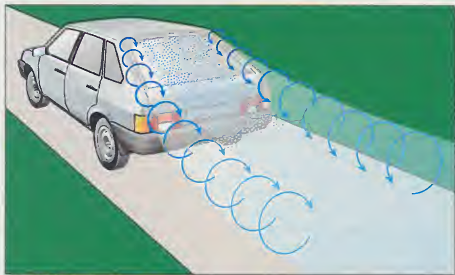


Рис. 3. Образование мощных вихрей – явление нежелательное. Увеличивает разрежение за «кормой» автомобиля и сопротивление воздуха, снижает нагруженность задней оси.

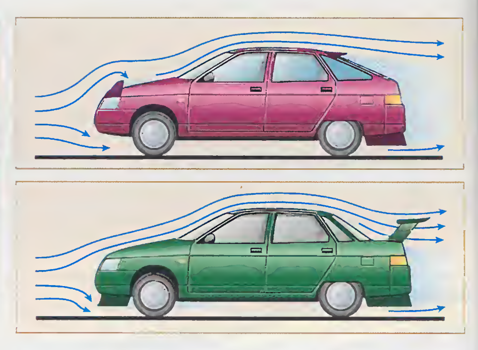


Рис. 4. Характерные аэродинамические элементы. Спойлер (интерцептор) – щиток той или иной формы, выдвинутый в поток воздуха с целью его срыва. За спойлером, в шлейфе срыва, давление воздуха снижено. Спойлер под передним бампером, ограничивая «продувку» кузова снизу, одновременно увеличивает нагрузку на переднюю ось. Очень логичен в паре с антикрылом над крышкой багажника, как у зеленой машины. Спойлер под задним бампером, срывая поток, может свести к минимуму образование мощных вихрей. Аналогично работает спойлер на перегибе крыши над задним стеклом красного автомобиля. А вот «мухобойка», срывая поток на капоте, понижает здесь давление. Эффект – уменьшение нагрузки на переднюю ось.
Важно понимать, что сочетание спойлера на задней кромке крыши и антикрыла над багажником лишено смысла. В шлейфе срыва антикрыло работает не лучше, чем парус в полный штиль. Хорошо еще, что вреда от него нет. Так что и в «украшательстве» надо знать меру!

Каков же C_x реального автомобиля? Даже у самых непритязательных начала XX века – около 0,8. У символа советской эпохи – «Жигулей» – получше: 0,52–0,53. Для сегодняшнего дня многовато.

А вот результаты продувок в аэродинамической трубе НТЦ ВАЗа автомобилей «десятого» семейства: 2110 – 0,33, 2111 – 0,36, 2112 – 0,34. Это на уровне очень приличных зарубежных машин данного класса. Правда, «обмылки» некоторым не нравятся. Но законы движения воздуха-то всюду одни и те же! Считаясь с ними, непросто создать внешне оригинальную машину. А если не очень считаться?

В России до сих пор популярны автомобили «самарского» семейства. После «классических» ВАЗов показалось, что стремительные «восьмерка» и «девятка» – огромный шаг вперед. На деле революции не получилось. Хотя C_x=0,47 все же меньше, чем 0,52, он гораздо выше, чем сегодня имеют небольшие машины «гольф-класса». Даже самая «навороченная» из «самар» – ВАЗ-2115 аэродинамически продвинулась недалеко: C_x=0,435. Впрочем, техника развивается: все больше появляется автомобилей, у которых отличная аэродинамика сочетается с броской внешностью.

Если кому-то любопытно, для чего мы вспомнили о C_x, заметим: фактическое сопротивление «десятки» (даже с учетом большей, чем у «классики», лобовой площади) при одинаковых скоростях на 33–34% ниже, чем у «Жигулей». Отсюда улучшение скоростных и динамических показателей.

ПО КИРПИЧИКУ

А из чего складывается величина C_x?

Первое – сопротивление давления или формы. Иногда это до 60% общих аэродинамических потерь. Поток, бьющий «в лоб» автомобиля, несколько уплотняется, за-



Продувка модели грузовика.



Специалистам-аэродинамикам случается исследовать законы обтекания и живых объектов.

тем струи расходятся. Позади «сольются» не сразу – здесь видна зона общего срыва с мелкими завихрениями воздуха. Движению машины препятствует повышенное давление воздуха спереди и пониженное сзади.

В некоторых случаях по краям скоса задней части кузова индуцируются мощные вихревые «трубки» (рис. 3): они еще больше понижают статическое давление и существенно увеличивают потери. Сделать плавно спускающуюся (в подражание крыльевому профилю) «корму» – нереально, особенно для автомобилей малых классов. Один из способов борьбы с вредными вихрями – преднамеренный срыв потока, например небольшим спойлером (как на фото 1, 2 и рис. 4). Шлейф срыва (темный «мешок» на фото) отнимает меньше энергии, чем мощные вихри. На небольших автомобилях такой прием используют особенно часто.

К сопротивлению формы можно отнести потери при обтекании выступающих деталей – зеркал, брызговиков, приоткрытого люка и т. д. Навешивая на машину модные прибамбасы, обув ее в широкие шины и т. п., C_x недолго увеличить процентов на 15.

Обладая некоторой вязкостью, воздух «прилипает» ко всем поверхностям машины – а этот тонкий слой частично притормаживает соседние и т. д. В результате потери от трения воздуха могут достигать 20% общих. Это справедливо, по крайней мере, для автомобилей с малым C_x – особенно немытых. Но владельцы УАЗа, КамАЗа, или «Хаммера» могут быть спокойны: эта техника к грязи индифферентна.

Наконец, есть внутренние потери, вызванные необходимостью охлаждать двигатель, тормоза, вентилировать и отапливать кузов.

Специалисты-аэродинамики изучают и множество других вопросов. Например, как ведет себя машина в условиях косого обдува (при боковом ветре): насколько устойчива, управляема и т. д. Важно также, какие силы действуют на кузов в вертикальном направлении, какие моменты относительно осей они создают. Ни на каких скоростях подъемная сила кузова не должна разгружать колеса – автомобиль не самолет, его задача надежно двигаться по дороге. Поэтому стремятся упорядочить воздушные потоки снизу автомобиля (от них зависит до 15% общего сопротивления). Не обойтись без аэродинамики при доводке машины с точки зрения экономичности, при выборе передаточных чисел трансмиссии и так далее. Не гнушается наука и мелкими вопросами вроде правильной работы «дворников», рационального отвода дождевой воды, уменьшения шума от стоек, уплотнителей и т. п. Перечень задач можно продолжать... □

БРЕМЯ ПОПУЛЯРНОСТИ

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ.
РИСУНОК: КОНСТАНТИН ГАРМАТЮК

Skoda Roomster представлена на IAA во Франкфурте в 2003 году.

ИСТОКИ

За почти столетнюю историю чешская фирма «Шкода» строила самые разные автомобили, но основной упор всегда делала на демократичные, компактные модели. Одна из первых наиболее успешных – «Популяр». Недорогую народную машину, дебютировавшую в 1934-м, выпускали в двух версиях с различными – от фургонов до спортивных родстеров – кузовами. Удачную «Шкоду-Популяр-995» делали до 1946 года.

Правнучка той народной «Шкоды», ее идеологическая наследница – нынешняя «Фабия». Но требования к народным моделям теперь не те, что прежде. Практичную, относительно недорогую «Фабию», довольно популярную в Европе, особенно Восточной, пора обновлять.

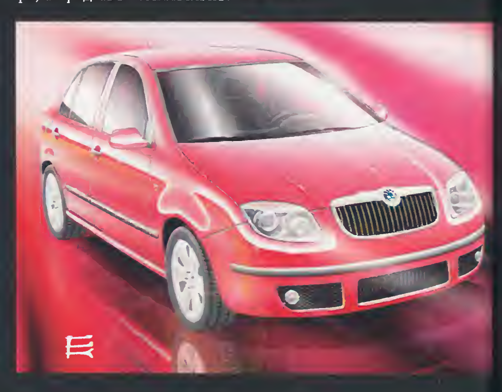
В МИРЕ СТЕКЛЯННЫХ ФАНТАЗИЙ

«Шкода-Румстер», утверждают ее создатели, никогда не встанет на конвейер. Концепт – плод фантазии дизайнеров, но, естественно, с прицелом на будущие серийные автомобили.

Выдумки чешским стилистам и в самом деле не занимать. Начать с имени: в слове Roomster соединили «пространство» (room) и... родстер (roadster). Причем этим термином отцы автомобиля старались подчеркнуть его динамичность.

Пространства в высоком и длинном (1669 мм и 4055 мм соответственно) «вагоне», действительно, много. Что касается родстера, то родство сомнительно:

Вряд ли облик «Фабии» изменят радикально – скорее лишь освежат новыми деталями.





Демократичная «Шкода-Популяр» дебютировала в 1934-м.

силуэт «Румстера» не сказать чтобы очень стремительный, а о реальной динамике судить нельзя – перед нами, по сути, макет.

У «Румстера» огромная площадь остекления: задняя дверь, продолжающаяся до багажника, полностью прозрачна, на крыше тоже обширные стеклянные панели. Кстати, часть крыши, ограниченная ими и высоким ветровым стеклом, по форме напоминает стрелу, тоже символизирующую динамичность. Но, признают дизайнеры, оценить этот изыск как следует можно лишь с высоты птичьего полета. Наверное, стилисты имели в виду офисную или жилую высотку.

Интерьер в стиле техно для серийного, даже недорогого автомобиля отделан, пожалуй, чересчур скупо: основной цвет – серый, да и форма внутренних панелей не поражает изысками. Лишь сиденья «бьют по глазам» алой обивкой. Кстати, ход задних кресел – 750 мм! А благодаря огромным задней и боковой дверям в «Шкоду» легко загрузить даже холодильник или закатить детскую коляску. На эту возможность отцы «Румстера» упирают не зря, подчеркивая универсальность и народность машины. Если поклажи нет, салон можно перепланировать под кают-компанию, отодвинув задние и развернув передние кресла.

Любопытно, что «асимметричный дизайн» с одной боковой дверью, на который особо обращают внимание авторы концепта, имеет давние фирменные корни. Универсал «Шкода-1202 STW» с тремя боковыми дверями (справа – две, слева – одна) выпускали в 1961–1974 гг.

Фантазии фантазиями, но если мысленно «причесать» концепт в угоду технологам и усредненным вкусам покупателей, «Румстер» не очень сложно превратить в будущий серийный автомобиль.

ПРОГНОЗ

Новинка скорее всего сохранит имя «Фабия». На «Шкоде» в последние годы использовали многие старые имена: от «Фелиции» до «Суперба», и запас еще остался. Но название «Популяр», наверное, покажется нынешним маркетологам слишком откровенным. Впрочем, покупателям главное, чтобы новинка была народной не на словах, а на деле.

Скорее всего число модификаций обновленной «Фабии» постепенно расширят. Не случайно вместе с «Румстером» показывали уменьшенные макеты фургона, пикапа, такси и даже купе со съемной крышей. Но первыми непременно дебютируют самые востребованные покупателями пятидверный хэтчбек, седан, универсал. Ждать этого, видимо, всего несколько месяцев – до Женевского или Парижского автосалона.

ВСТРЕТИМСЯ В ДЕТРОЙТЕ

МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ



Некоторые соотечественники еще не закончат праздничный застольный марафон, когда в Детройте уже пройдут пресс-конференции в рамках первого в новом году автомобильного салона NAIAS (Северо-Американское международное автомобильное шоу). Уже к 4 января в выставочный центр Кобо съедутся представители ведущих фирм США, Европы и Азии.

В зажиточную Америку всегда везут в первую очередь самые престижные, самые дорогие модели. Нынешний год – не исключение: одной из звезд Детройта, несомненно, станет «Феррари-612 Скальетти» (на фото) с 540-сильным мотором объемом 5,7 л. Дизайн роскошного купе заказывали давним партнерам – итальянской «Пининфарине», почерк которой узнают и почитают в Америке не меньше, чем в Европе.

Хозяева, конечно, постараются доказать, что и сами знают толк в быстрых машинах. «Шевроле-Корвет» 2005 модельного года выдержан в модном нынче ностальгическом стиле: его стремительный профиль вызывает в памяти черты легендарных версий 1963–1967 гг. По некоторым показателям «Шевроле» не уступит «Феррари», к тому же значительно дешевле.

Обещают, что «Форд», наконец, рассекретит серийный представительский седан на основе концепт-кара годичной выдержки «Файв-Хандред», а «Джип» покажет версию модели «Рэнглер» с измененным дизайном и 325-сильным турбодизелем...

Это, конечно, лишь малая толика того, что подготовили конструкторы и дизайнеры трех континентов. Гостей Детройта ожидает немало других новогодних сюрпризов, о которых наш корреспондент расскажет с места событий. Материал о NAIAS читайте в мартовском номере ЗР.





КОШЕЛЕК ИЛИ ЖИЗНЬ… ПАССАЖИРА?

АНАТОЛИЙ ФОМИН. ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ

Вопросы пассивной безопасности (по существу, жизни и смерти) волнуют многих. Это мы увидели после проведенного журналом крэш-теста маршрутной «Газели» (ЗР, 2003, № 5). Рейды ГАИ и транспортной инспекции, статьи в прессе и телепередачи посыпались как из рога изобилия. Дорожные происшествия с участием маршруток заняли первые строчки новостей. Казалось, еще немного – дело сдвинется с мертвой точки. Но прошло всего полгода, и громкая кампания сошла на нет, оставив в головах людей, подверженных гипнозу СМИ, мантру: «Маршрутка-Газель-Опасно». Мы, правда, начав катить этот снежный ком, надеялись на другой результат – реальное улучшение ситуации. А что изменилось?

ЭТО БУДЕТ ЗАВТРА

Начнем с модифицированного ГАЗ-32212, который фактически готов к производству. Специально для маршрутки на ГАЗе усилены пол, крепление сидений и сами сиденья, оборудованные вдобавок инерционными ремнями безопасности (весу, конечно, прибавилось). Такие компактные кресла с высокой спинкой и жестко фиксированными подголовниками готовы делать нижегородский «Сотекс» и «Павловская сельхозтехника». Катушка инерционного ремня расположена снизу, а ремень проходит внутри спинки. К сожалению, на опытном образце все сиденья оказались «левосторонними», так что замок ремня у кресел справа забился в узкую щель между подушкой и бортом – застегнуть и отстегнуть его непросто.

Подушки не слишком широкие, поэтому полным людям вряд ли будет на них удобно. Но маршрутка – не междугородный автобус, для нее хуже другое – так как все кресла расположены по ходу движения, расстояние между ними небольшое – крупным пассажирам в зимней одежде даже со скромной поклажей будет нелегко добраться до своего места и выбраться оттуда. Но таких деталей стандарты не оговаривают – Правило ЕЭК ООН № 52-01 полностью соблюдено.

ЭТОГО НЕ БУДЕТ ЗАВТРА

Оборудованный по требованиям пассивной безопасности салон прибавит к цене заводской маршрутки примерно 20 тыс. рублей. Плюс нейтрализатор для Евро II и АБС, которая положе-



Эта экспериментальная «Газель» под Евро III – с турбодизелем ГАЗ-560 («Штайр»), АБС тормозов, атермальным остеклением и кондиционером.


Замки только справа – это не всем удобно.


Между задними креслами – аварийный выход.


Будем пристегиваться?

на для всех «настоящих» автобусов.... Вообразите себя на пару минут хозяином фирмы-перевозчика и решите: купить семь таких «газелей» или 10 переделанных в автобусы фургонов ГАЗ-2705? В последнем случае с ГАИ проблем не будет – сертификаты и правильные ПТС у «переделок» есть. К тому же в них можно возить не 12 пассажиров, а 15.

Оставим в покое скупого хозяйственника-капиталиста. Рискнем предположить, что и пассажирам безопасная машина не понравится. В нее не влезешь, не вылезешь, да и кто вообще собирается пристегиваться на десять минут? Новая планировка еще может пригодиться для пригородного сообщения или экскурсионного микроавтобуса, но для маршрутки...

И САМОВАРЫ У НАС ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ

Странная получается картина – реально более безопасная «Газель» есть, но она никому не нужна, а сертифицированный «самопал» востребован. Хотя если призадуматься... В 3,5 тонны полной массы 15–16-местные машины пролезают на пределе или не пролезают вовсе. А между тем главный конструктор грузовых автомобилей ГАЗ Олег Филимонов утверждает, что допустимые по ПДД 3,5 тонны полной массы для «Газели» превышать никак нельзя – тормоза и рулевое управление на большие нагрузки не рассчитаны.

Прикинем: снаряженная масса микроавтобуса ГАЗ-32212 в прежнем исполнении минимум 2400 кг, так что на 14 седоков (с водителем) остается 1100 – в среднем 78 кг каждому. А переделывают фургоны и на 16 человек!

Что делать – запрещать маршрутные такси вовсе или рассчитывать, что другие машины подойдут лучше «газелей»? Но фирмы, переделывающие фургоны в автобусы, готовы «уплотнить» и «иностранцев» – это опять-таки будет дешевле, чем микроавтобус с завода. Так что «Форду», ИВЕКО или «Рено» тоже может показаться не сладко. Сертифицировать такую переделку умудряются без формального нарушения законов.

Так может, сегодня лучше позаботиться об организации движения и квалификации водителей? Здесь работы непочатый край – и для ГАИ, и для законодателей, и для транспортников. Видимо, мы еще долго не дождемся самых безопасных и строго выполняющих расписание автобусов с Евро V, телеметрией и прочей автоматикой.

Не все доживут? Зато свободные места останутся! □

СРЕДНЕЙ СИЛЫ УРАГАН

НИКОЛАЙ МОРДОВЦЕВ. ФОТО: АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ



Американские тягачи на дорогах России – уже не редкость. В основном подержанные бескапотные «Интернешнл» серии 9000 – за морем нынче предпочитают «носатые» модели. Например, «Фрейтлайнер-Сенчури Класс FLC 120» – не такой дорогой, как «Кенворт», но более популярный, чем «Интернешнл».

БОЧКА ПО МОРЮ ПЛЫВЕТ...

В России подержанными «американцами» торгуют в основном в Москве, Питере и в Приморье. Лидирует Питер – именно туда приходит из Америки паром, набитый техникой, оборудованием и товарами.

Почти все грузовики в США приобретают в лизинг. После окончания срока машину возвращают производителю, а перевозчик, доплатив, получает новую. Но не каждый грузовик возьмут в зачет: неважное техническое состояние, обслуживание не у дилеров, сверхнормативный пробег послужат основанием для отказа в приеме. Поэтому машины у дилеров получше и, понятно, дороже. Более дешевые продаются, сменив нескольких владельцев. Еще дешевле грузовики на аукционе. Говорят, «Интер-9800» там можно купить всего за 4–5 тыс. долларов. Но о пробеге и состоянии лучше не спрашивать...

А сколько стоит доставка в Россию? Перегон по США – доллар за милю, паром – 3–4,5 тысячи, таможня возьмет свое – 38% от стоимости. Но машину еще надо отмыть, почистить, проверить узлы и агрегаты, то есть сделать предпродажную подготовку. С запчастями особых проблем нет, у хорошей фирмы всегда есть новые и б/у. Цены ниже, чем среднего «европейца», но несколько выше, чем на МАЗ-КамАЗ.

Хотя «Фрейтлайнер» еще в 1980 году стал американским филиалом «Даймлер-Бенц» (ныне «Даймлер-Крайслер»), но только с прошлого, 2003 года машина получила дизель с «мерседесовской» звездой, правда, бразильской сборки. До той поры обходились американскими «Катерпиллер», «Камминс» и «Детройт дизель». Тамошний дальнобойщик доверяет отечественному производителю, поэтому часто один и тот же двигатель можно увидеть на тягачах фирм-конкурентов. Так получилось и теперь – на нашей машине стоит «Детройт дизель» 60-й серии, знакомый читателям по «Интернешнл Игл 9400» (ЗР, 2002, № 11), только огромный воздушный фильтр разместили по его другую сторону. Турбонаддув, интеркулер, электронно-управляемые насос-форсунки, мощность под 500 л. с. и ресурс более двух миллионов километров – как и прежде.

Питерская компания «Гудвил», дилер марок «Детройт дизель» и «Камминс», работает с «американцами» с середины 90-х. За это время никто не припомнит, чтобы пришлось «капиталить» двигатель. Замена сальников, прокладки головки блока, ремней, насос-форсунок и их бронзовых втулок, изъеденных «ле-

«Двухкомнатная» кабина одинаково хорошо приспособлена для работы и отдыха.



вым» антифризом – это бывает. Коленвал – ни разу. Иногда на моторах с огромным пробегом меняли поршневые кольца, а вот очередь поршневой группы в сборе подходит крайне редко, и то в основном из-за порванного воздушного фильтра или обрыва клапана.

Борьбой машины с человеческим фактором наемного водителя руководит блок ECM – он не только хранит информацию о пробеге, расходе топлива, но и диагностирует двигатель. Сначала предупредит водителя, допустим, о низком уровне охлаждающей жидкости желтой лампочкой, потом, с ростом температуры, – красной и заглушит двигатель. При этом сделает заметку в своей фискальной памяти. Позже, при разборе полетов, водителю придется давать объяснения о причине перегрева.

Электрооборудование, как принято в Америке, 12-вольтовое. При том, что мощность генератора – 2,5 кВт, а четыре аккумуляторные батареи соединены попарно-параллельно – одна пара работает только на стартер, а другая – на остальных потребителей. Польза очевидна – можно безнадежно посадить аккумуляторы, допустим, «автономкой», освещением, СВЧ-печью и прочим комфортом во время стоянки, а потом без проблем пустить двигатель.

ЭТАЛОН ТВЕРДОСТИ

При покупке тягача клиент выбирает не только марку и модель дизеля, но, в соответствии с пристрастиями и условиями будущей работы, заказывает трансмиссию, выбирая среди известнейших марок.

Сцепления, в зависимости от передаваемого момента, различаются диаметром и площадью поверхностей трения металлокерамических накладок. Момент поменьше – пара «треугольных» ведомых дисков. Если двигатель более мощный или машину ждет тяжелая работа – диски делают «крестом». «Корзины» могут быть с периферийными пружинами или с диафрагменной, но всегда оттяжного типа. При выключении сцепления выжимной подшипник (наверное, правильнее его называть оттяжным) касается фрикционной шайбы на первичном валу, она упирается в кольцевую шайбу на картере КП и этим синхронизирует скорости вращения валов при переключении. По такой схеме построены все коробки передач тяжелых американских грузовиков, но делитель или планетарный демультипликатор – как обычно, с синхронизаторами. Передач, как правило, девять–десять, 16-ступенчатые – большая редкость.

В электронно-управляемых коробках, в отличие от европейских, не все передачи включаются автоматически – лишь те, которыми пользуются чаще. На 10-ступенчатой коробке электроника манипулирует только тремя высшими.

Главные передачи – одинарные, конические или гипоидные. Планетарные ступичные редукторы почти не встречаются. В чудовищный ресурс американских мостов просто не верится: обычно два и даже, говорят, три миллиона километров! Что там редукторы – они «железные», вот ступицы из алюминиевого сплава, а шпильки полуосей не вырываются!

КОНТРОЛЬНОЕ ВЗВЕШИВАНИЕ

Ступицы – не единственная здесь деталь из крылатого металла. Топливные баки, колесные диски, перфорированные накладки ступенек, а ведь еще есть кабина, в которой только каркас стальной, остальное – алюминий и пластик.

Рама из такой твердой стали, что просверлить в ней пару дополнительных отверстий под какой-нибудь кронштейн не так-то просто – сверла садятся. Балансирная рессорная подвеска в Америке – удел самосвалов, у тягачей нагрузку несет пневматика, а направляющий элемент – реактивные штанги с сайлент-блоками. Рессоры остались только впереди, параболические, малолистовые, с сайлент-блоками в шарнирах.





В Америку он больше не вернется, оставил только карточку свою...





Ремкомплект цилиндро-поршневой группы и прокладок головки блока всегда есть у российских дилеров.

В результате огромный «Фрейтлайнер» весит как КамАЗ и почти на две тонны легче «капотника» КрАЗ-258Б тоже с «облегченной» деревянной кабиной. Благодаря этому и совершенной для тягача аэродинамике расход топлива всего 36–38 л/100 км, а груза везет на зависть больше. Деньги – это не только время, но и килограммы, и литры.

СРЕДА ОБИТАНИЯ

Эти огромные кабины ставят не на все «Фрейтлайнеры Сенчури Класс», есть варианты поскромнее. Только в России они не в чести – не для того покупают «американца», чтобы ютиться. У нас предпочитают длинные с тремя вариантами крыши: чуть приподнятой, средней и самой высокой, где до потолка рукой не достать.

Пол кабины расположен очень низко, почти на лонжеронах рамы. Удобные поручни, высокий дверной проем – ковбои не привыкли снимать шляпы. Поворотного механизма сидений, так любимого американцами, нет, потому что есть... катапульта для водителя.

При аварии срабатывает не только подушка безопасности – подтягиваются ремни, сиденье мгновенно опускается и откидывается в спальный отсек. Говорят, главное – успеть отпустить руль...

Комбинация приборов – сама информативность. Температуру и давление можно контролировать почти во всех агрегатах, даже давление наддува: как там пыхтит турбокомпрессор? Стрелочные приборы – с заморской тарировкой, значит, нашему водителю все придется пересчитывать в уме. Мили в километры – куда ни шло, а вот футы на квадратный дюйм – сразу не сообразишь...

Ручник тоже своеобразный – две кнопки, желтая на тягач, красная на полуприцеп. Подрулевой переключатель проще чем где-либо: правый рычажок – «парашют», управление тормозами полуприцепа, левый – указатель поворотов, свет, сигнал и под ним аварийка.

НАШ КОСТЯ, КАЖЕТСЯ, ВЛЮБИЛСЯ

Казалось бы, грузовики с такими удобными кабинами должны выпускать в огромной и неблагоустроенной России, а не в Америке с ее отлаженным придорожным сервисом. Но увы, не то что жилой модуль – «печка-автономка» не у всех есть. Язык не повернется упрекнуть продавцов подержанных «американцев» в торговле импортным металлоломом. Для нашего дальнобоя такой автомобиль – мечта. И где бы ни встретился «Фрейтлайнер» – на выставке или просто на дороге, он всегда вызывает к себе интерес. «А можно глянуть, как живут американцы?» – попросил нас старый докер в питерском порту... □

ЦЕНЫ НА ЗАПЧАСТИ, ДОЛЛ. США

Крестовина карданного вала	от 50 до 200
Фильтр масляный (за пару)	45
Фильтр воздушный	95
Фильтр топливный (за пару)	30
Комплект сцепления (два ведомых диска, «корзина», промежуточный диск, выжимной подшипник)	600
Пневмобаллон подвески	150
Рулевые наконечники	50
Продольная тяга	200
Тормозные накладки (на одну ось)	85
Тормозной барабан	150
Кольца поршневые на один цилиндр	100
Ремкомплект ЦПГ	500
Комплект прокладок головки блока	250
Насос-форсунка	500
Блок управления двигателем	2000
Стекло ветровое (триплекс, производства России)	80

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

FREIGHTLINER CENTURY CLASS FLC 120 6x4

Общие данные	
Снаряженная масса, кг	7200
Нагрузка на седельное устройство, кг	20 000–22 000
Полная масса, кг	36 300–60 000
Максимальная скорость, км/ч	120 (с ограничителем)
Двигатель	**дизельный с турбонаддувом и интеркулером, Евро III**
Рабочий объем, см^3	12 700
Мощность, кВт/л. с.	368/500
при об/мин	1800
Максимальный крутящий момент, Н·м	2350
при об/мин	1350
Трансмиссия	
Сцепление	двухдисковое с периферийными пружинами и механическим приводом
Коробка передач	механическая 10-ступенчатая с демультипликатором
Главная передача	одинарная коническая, передаточное число 3,9, с блокировкой межосевого и межколесного дифференциалов
Ходовая часть	
Подвеска: спереди	зависимая рессорная, с гидравлическими амортизаторами
сзади	зависимая пневматическая с гидравлическими амортизаторами
Тормоза	барабанные с пневмоприводом и АБС, с энергоаккумуляторами в задних механизмах
Рулевое управление	с гидроусилителем
Шины	315/70R22,5
Цена подержанной машины с растаможкой и предпродажной подготовкой, долл.	36 700



КОНКУРЕНЦИЯ НА МОРОЗЕ

ВАДИМ КРЮЧКОВ. ФОТО: АЛЕКСАНДР БАТЫРУ, КОНСТАНТИН ЯКУБОВ



В России время от времени случается зима. Причем более длинная, суровая и холодная, чем в Германии, Франции или, скажем, Корее. Согласитесь, сформулировать едва ли не главное требование к автомобилям, которые эксплуатируются в наших климатических условиях, несложно: их двигатели должны уверенно пускаться в мороз.

А теперь – смех сквозь слезы. В холодной стране России предельную температуру надежного пуска контролирующие органы не проверяют – нет такого пункта в перечне обязательной сертификации! Раз с производителя не требуют, значит, можно особо не усердствовать. Поэтому многое зависит от того, сколь трепетно завод относится к потребителю. Сегодня холодный пуск, по существу, является конкурентным параметром: завелась в мороз – хорошая машина, не завелась – плохая. Проверим?

ПЯТЕРКУ В ХОЛОДИЛЬНИК

Иномарки отечественной сборки и машины совместных предприятий покупают, чтобы избавиться от проблем, характерных для «жигулей», «москвичей» и прочих изделий нашего автопрома. Автомобили подороже должны быть и получше – в том числе по части пуска в мороз, не правда ли? Поэтому мы решили подвергнуть контрольной «заморозке» известную читателям по прошлому году пятерку участников пробега «Евразия-2003»: «Форд-Фокус», «Рено-Символ», «КИА-Рио», «Хёндэ-Акцент» и «Шевроле-Ниву». Цель испытаний – определить для каждого автомобиля предельную температуру холодного пуска.

В ходе подготовки к эксперименту (читай – к зимней эксплуатации) гайки крутить не пришлось – машины посетили станции технического обслуживания. Их готовность к сезону холодов целиком на совести заводов-изготовителей и фирменного сервиса: выбор моторного и трансмиссионного масла, охлаждающих жидкостей, свечей, настройка контроллеров управления двигателем. Уравнивать шансы автомобилей маслами одной вязкости или аккумуляторами одной марки мы не стали принципиально. Все должно быть как в реальной жизни – что сервис рекомендует, то и хорошо. К тому же четыре автомобиля из пяти все еще на гарантии – вольности с комплектующими и эксплуатационными жидкостями запрещены. Проверка обещала стать комплексной: качество автомобиля плюс качество обслуживания.

С нашей стороны подготовка ограничилась контролем зарядки аккумуляторных батарей и заправкой конкурентов бензином из одной колонки. Это отступление от реальных условий связано с тем, что пусковые свойства двигателей сильно зависят от характеристик конкретного топлива, а для чистоты эксперимента следовало исключить «химический» фактор. Также «на всякий пожарный» приобрели в запас пять комплектов рекомендованных заводами свечей и два новых аккумулятора.

«Шевроле-Нива» завелась при –30°С, «Хёндэ-Акцент» не дотянул и до –20°.

Где морозили? В «зиловском холодильнике», точнее, в аэроклиматической камере АМО «ЗИЛ». Она позволяет в относительно короткий срок (8–10 часов) не только охладить автомобиль до требуемой температуры, но и выровнять ее во всех узлах и агрегатах. Это моделирует достаточно длительную стоянку





Встроенный термометр «Шевроле-Нивы» заблуждается – мороз «всего» -30°С.



Замена свечей, дополнительный аккумулятор – так мы пытались оживить «Хёндэ-Акцент».

машины на открытом воздухе. То есть условия пуска в холодильнике жестче, чем после обычной ночной стоянки. Хотите попытаться оживить двигатель при –30°С, можете быть уверены – и металл, и масло, и охлаждающая жидкость, и электролит в аккумуляторе заморожены до указанной величины.

Еще одно преимущество камеры – абсолютно одинаковые условия для всех участников теста и возможность повторить эксперимент в случае необходимости. Короче говоря, испытания в холодильнике куда более корректны, чем на природе.

Пуски проводили точно по заводским инструкциям. Кстати, в большинстве из них нет в явном виде ссылок на предельную температуру. Косвенно о морозоустойчивости машин можно судить по рекомендациям, касающимся масел. Из них следует, что «Хёндэ-Акцент» должен оживать при температуре от –25°С и выше, «КИА-Рио» – от –30°С и выше. «Форд» и «Рено» считают экстремальными температуры ниже –20°С, но о нижнем пределе скромно умалчивают. Лишь описание к «Шевроле-Ниве» содержит конкретную информацию: «Минус 27 градусов – граница холодного пуска двигателя без вспомогательных устройств».

Цифры, полученные в ходе эксперимента, вы найдете на диаграммах. Дополним их комментариями и собственными впечатлениями.

–20°С. АУТСАЙДЕР С КОРЕЙСКИМ АКЦЕНТОМ

Данная температура – рубикон, который вроде бы должен преодолеть каждый уважающий себя автомобиль. Во всяком случае, проверка пусковых качеств двигателя по ОСТ 37.001.052-2000 происходит именно при -20°С. Впрочем, стоит напомнить, что в обязательную сертификацию данный тест не входит, а значит, в случае провала нет смысла предъявлять претензии производителю.

Как справились с этим не самым сильным морозцем наши подопечные?

Серьезную заявку на лидерство сделал всеволожский «Форд-Фокус». Двигатель ожил мгновенно с первой же попытки. И хотя стартер потребовал тока 235 А, мощный аккумулятор емкостью 70 А·ч играючи справился с нагрузкой: частота вращения коленчатого вала (пусковые обороты) оказалась самой высокой – 180 об/мин. Второе место за «КИА-Рио» – самый низкий ток и вспышки в цилиндрах через 2 секунды после начала вращения стартера. Далее плотной группой финишировали «Шевроле-Нива» и «Рено». У первого автомобиля меньше ток и выше пусковые обороты, у второго чуть раньше появились первые вспышки.

А вот «Хёндэ-Акцент» словно обрезало. Коленвал вращался с трудом, вспышек в цилиндрах не было, лампы на панели приборов тускне-



Святая святых – теплая аппаратная. Отсюда управляют морозом в аэроклиматической камере, здесь же приборы фиксируют результаты пусков двигателей.

ли. Первая попытка, вторая, третья... Стоп, официальная часть испытаний для корейца родом из Таганрога закончилась. Пора оживлять бедолагу всеми доступными средствами. Поставили новые свечи, свежий аккумулятор из запаса да еще подкатили подмогу – огромную зиловскую батарею с толстыми проводами для «прикуривания». И что же? Мертвому припарки! То же медленное вращение, словно коленчатому валу что-то активно мешает, те же меркнущие лампы, пара вялых вспышек в цилиндрах и все – «залитый бензином» двигатель отказался подавать признаки жизни.

Единственная машина с автоматической коробкой передач превратилась в недвижимость. Чтобы вытащить ее на свет божий, пришлось отключать холодильник и повышать температуру. Потом были отдельные эксперименты, в ходе которых порог уверенного пуска все же нашелся: при -17°С «Хёндэ» бодро заводится от родного аккумулятора. Почему какие-то 3 градуса оказались камнем преткновения? Будем разбираться. Первый шаг – анализ моторного масла и жидкости в автоматической коробке передач: уж слишком тяжело вращался коленчатый вал.

–25°С. «ФОРД» ПОДТВЕРЖДАЕТ ЛИДЕРСТВО

Оставшуюся четверку заморозили покрепче. К чести соревнующихся на сей раз с дистанции не сошел никто – двигатели автомобилей запустились. При температуре -25°С наметилась любопытная тенденция – стал меньше разброс пусковых оборотов и токов. Все стартеры крутят вяло, все требуют от аккумуляторов много энергии. В этих условиях многое зависит от систем управления впрыском и зажиганием. Самый весомый запас снова у «Форда» – мотор ожил почти сразу. Специалисты аэроклиматического комплекса и остальные участники эксперимента единогласно предсказывают ему победу в номинации -30°С. Из остальных чуть выше расценивались шансы «Рено», мотор «КИА-Рио» подхватывал неуверенно – от него чудес не





НАШ ЧЕМПИОН

«Шевроле-Нива» – единственный участник теста, у которого закончилась гарантия. Поэтому предлагаем вам его краткую биографию.

Зимой 2003-го автомобиль выдающихся пусковых свойств не демонстрировал – напротив, прослыл капризным и ненадежным. Великолепно схватывал с первых оборотов мотора, но категорически отказывался заводиться в сильные морозы (ниже 23–24 градусов). Естественно, мы пожаловались сервисменам на недостойное поведение машины. Специалисты «поковырялись в мозгах» «Шеви-Нивы», после чего характер запуска автомобиля изменился: вспышки в цилиндрах стали возникать с задержкой секунды в три-четыре, зато улучшились пусковые свойства на холоде.

А вот отказ стартера на 38-й тысяче – банальная неисправность. Агрегат сломался и ему нашли замену. Однако об этой рокировке упомянуть нужно – стартер впрямую влияет на пусковые свойства.

О масле. Инструкция по эксплуатации сообщает, что граница холодного пуска двигателя без вспомогательных устройств – минус 27°С. Чуть дальше – противоречие. В списке рекомендованных заводом моторных масел нет продукта, пригодного к применению при температуре ниже -25°С! Поэтому мы предложили сотрудникам фирменного сервиса заправить автомобиль маслом с выдающимися зимними свойствами. Им оказался синтетический «Шелл» вязкостью 0W40. Пусть не из заводского списка, но никаких возражений со стороны сервисменов не последовало.

Аккумулятор на автомобиле все еще тот, что установлен на заводе, – 6СТ-55. Перед тестом проверили плотность электролита и зарядили.

Вот, собственно, и все слагаемые успеха. Но, скажем прямо, столь высокого результата от «Шевроле-Нивы» мы не ждали, а реноме вседорожника изрядно подпортили проблемы с холодным пуском в прошлую зиму.

–30°С. «ШЕВРОЛЕ-НИВА» В ГОРДОМ ОДИНОЧЕСТВЕ

Пусковые обороты упали еще ниже, токи возросли. «Рено» выдал несколько вспышек на 9-й секунде после начала вращения коленчатого вала и больше признаков жизни не подавал. «КИА-Рио» попытался было встрепенуться на 6-й секунде экзекуции, после чего свечи залило. «Форд» выдал серию вспышек быстрее других, но подхватить начинание не смог – свечи буквально утонули в бензине. Несостоявшемуся чемпиону подкатили «катюшу» – тщетно. Мало того, после окончания эксперимента в уже нагретой камере «Фокус» продолжал капризничать. Это единственный автомобиль, который после теста удалось вернуть к жизни лишь с помощью буксира. Остальные, оттаяв, пускались сами. Такая вот неожиданность: при -25°С – чемпион, а потом – беспомощный младенец.

А что же «Шевроле-Нива»? Стартер крутил мучительно долго. Лишь секунд через десять в цилиндрах наконец-то появились вспышки, и потомок фиатовских двигателей середины прошлого века бодро заурчал. Победа! Признаюсь честно – в нее не верил никто. Но факт остается фактом – восьмиклапанный ВАЗ-2123 с системой распределенного впрыска топлива опередил и «корейцев», и «европейцев». Хочется верить, что это не случайность и остальные вседорожники СП «GM-АвтоВАЗ» пускаются не хуже.

С победителем все ясно. Давайте распределим остальные места. «Серебро» досталось «Форду». Среди иномарок, собранных в России, он лучше других приспособлен к эксплуатации в холодную погоду – до поры до времени пускается быстро и уверенно. Третье место поделили «Рено» и КИА. Последняя, кстати, заслуживает отдельного поощрения в номинации «самое низкое энергопотребление», поскольку не нагружает аккумулятор чрезмерно большими пусковыми токами. Последнее место у «Хёндэ». Досадно, что самый доступный автомобиль с «автоматом» оказался самым теплолюбивым. Такой из зимней спячки буксировкой не выведешь.

А может, пора уже прекратить подобные состязания? Простейшим образом – введя обязательную сертификацию пусковых свойств двигателя. Выполнил норматив – пожалуйте на российский рынок. Не уложился в требования – совершенствуй конструкцию и сервисную сеть, а с продажами погоди. Не в Африке, небось, живем – автомобиль должен быть приспособлен к морозам, а поводов для конкуренции и так предостаточно. □



НЕТ ПЛОХОЙ ПОГОДЫ

МАКСИМ САЧКОВ

Человек всегда старался оградить себя от непогоды. В лютые морозы грелся у костра, находил спасение и от изнуряющей жары, но управлять климатом люди так и не научились. Зато современная техника дает возможность создать комфортные условия не только в доме и офисе, но и в автомобиле.

ОТ ПЕЧКИ

Еще недавно, а на некоторых автомобилях и поныне отопитель был единственным устройством, улучшающим погоду в салоне. Пар, конечно, костей не ломит, но жара иногда не лучше холода. Кондиционеры уже многим привычны. Тем не менее задержимся на простой установке, чтобы проще было разбираться со сложными.

По конструкции система охлаждения или кондиционирования (рис. 1) напоминает отопительную. Два теплообменника – первый (обычно его называют конденсатором или конденсором), находящийся перед основным радиатором, второй (испаритель), стоящий в салоне, – соединены трубками. Компрессор, приводимый ремнем от коленвала, сжимает парообразный хладагент (рабочий газ) и подает его в конденсор, где газ охлаждается и переходит в жидкое состояние. Далее хладагент поступает в испаритель, где забирает тепло из воздуха, превращаясь в пар.

Водитель может отрегулировать температуру, повернув одну из ручек на панели приборов. Ею он меняет положение заслонки, которая перераспределяет поток воздуха: основная часть идет через испаритель кондиционера, а некоторое количество – через отопитель. Таким образом, теплые и холодные потоки перемешиваются, и из сопел дует не ледяной ветер, а прохладный бриз. Поворотом соседней ручки можно изменить направление потока, например, чтобы удалить непрозрачную водяную пленку с ветрового стекла. Моторчики приведут в движение заслонки, которые направят воздух по нужному каналу.

Увы, простенькие кондиционеры вместе с прохладой могут «подарить» серьезную простуду. Поэтому им на смену приходят более «интеллигентные» устройства.

МЯГКИЙ КЛИМАТ

Водителю достаточно задать желаемую температуру, а дальше все сделает электроника. «Думающие» системы лишены минусов, присущих несовершенным кондиционерам. Они, например, медленно остужают салон, оберегая водителя и пассажиров от резких перепадов температур.

Управляет климатом электронный блок. Он опрашивает датчики, установленные в салоне и снаружи, и, зная заданную температуру, отдает команды

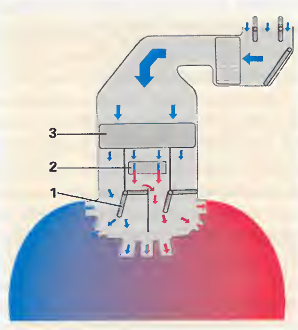


Рис. 2. Распределение горячего и холодного воздуха в климатической установке с двумя зонами регулировки: 1 – воздушные заслонки; 2 – радиатор отопителя; 3 – испаритель кондиционера.

Панель управления климатической установкой «Ауди-А8».



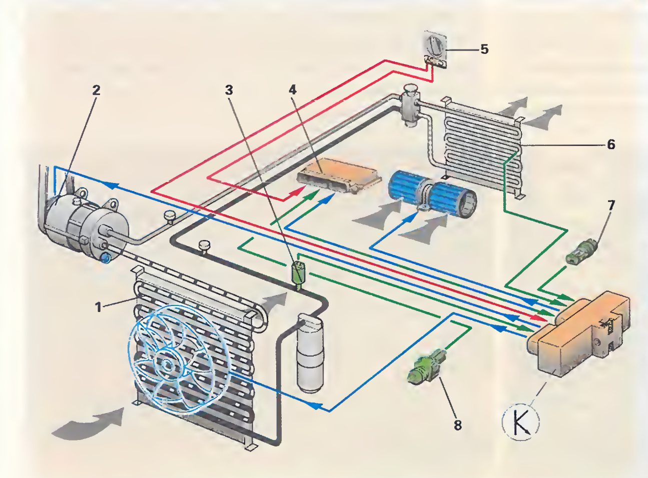


Рис. 1. Устройство простейшего кондиционера: 1 – радиатор кондиционера; 2 – электрическая муфта компрессора; 3 – датчик давления; 4 – блок управления двигателем; 5 – выключатель кондиционера; 6 – испаритель; 7 – температурный выключатель; 8 – термодатчик.

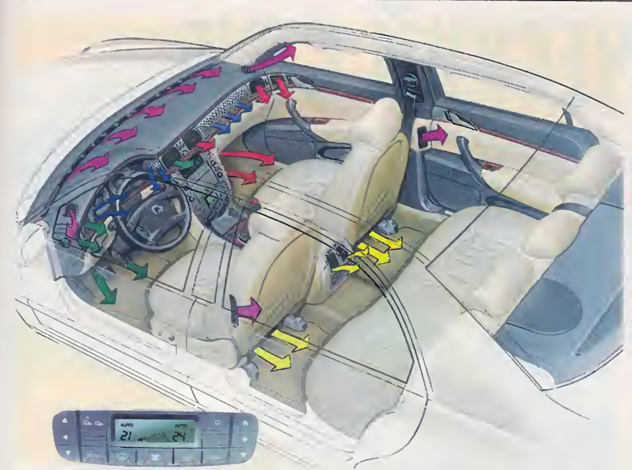


Рис. 3. Распределение воздушных потоков в автомобиле «Лянча-Тезис».



Управлять климат-контролем можно и через меню бортового компьютера.

исполнительным механизмам воздушных заслонок. Последние перекрывают нужные воздуховоды, четко дозируя холодные и горячие потоки. При необходимости система изменяет не только температуру, но и скорость вентилятора. Компьютер постоянно анализирует полученные данные и корректирует работу системы.

ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД

Пожалуй, самыми совершенными на сегодня являются климатические установки с раздельными регулировками. Допустим, за рулем сидит теплолюбивый человек, для которого температура ниже 20°С абсолютно некомфортна, а рядом – его «теплокровная» противоположность. Конструкторы позаботились об обоих: устройство каналов и воздушных заслонок позволяет устанавливать разную погоду в левой и правой половинах салона (рис. 2).

Управляет такими системами электроника. Датчиков, фиксирующих температуру, здесь гораздо больше, как и исполнительных механизмов – заслонок и шаговых электромоторов для их привода.

Задние пассажиры тоже не обделены вниманием, особенно в автомобилях представительского класса (рис. 3). Именно для важных особ – обитателей кожаных диванов и придумали климатические установки с четырьмя зонами регулировки. Естественно, для этого требуются дополнительные датчики и исполнительные элементы, а на центральной консоли у заднего сиденья – индивидуальная панель управления.

У некоторых моделей в сопла воздуховодов, подведенных к ногам задних пассажиров, встроены электроспирали. Они подогревают воздух, пока эффективно не заработает центральная система отопления.

Обычно помимо температурных на автомобили с индивидуальными зонами регулировки устанавливают датчики, фиксирующие влажность. Как только количество молекул воды в воздухе превышает допустимое, система мгновенно переводит поток на стекла, не давая им запотеть.

На богато оснащенных машинах воздуховоды проникли даже в сиденья. Стоит нажать кнопку вентиляции или обогрева кресел – и воздух, пробиваясь через пенный наполнитель и пористую кожаную обивку, приятно обхаживает спину и то, что ниже нее.

В НАГРУЗКУ

У самых современных климатических установок немало дополнительных возможностей – например, предварительный прогрев салона. Достаточно заложить в компьютер желаемую температуру и завести таймер – устройство, проконтролировав емкость аккумуляторной батареи и резерв топлива в баке, в нужное время включит подогреватель. На дизельных версиях его обычно устанавливают «в базе», для моделей с бензиновыми моторами – за дополнительную плату. Электронасос будет «гонять» жидкость по малому кругу – от подогревателя к отопителю салона – до тех пор, пока температура не достигнет 30°С. По команде управляющего блока включается вентилятор и приоткрывается термостат – параллельно с салоном начинает прогреваться двигатель.

Чтобы попусту не тратить топливо и не засорять воздух, на кратковременных остановках пользуются стояночным отоплением. Пока двигатель не остыл, циркулирующая через печку жидкость будет отдавать тепло в салон. Когда «температурный резерв» истощится, в работу вступит электрический подогреватель.

Любопытно, что жаркое солнце оказывается полезным для... дополнительного охлаждения и вентиляции салона. На некоторых автомобилях в люк встраивают солнечные батареи, которые вырабатывают энергию для вентиляторов, размещенных в потолке. Они – дополнительные, поскольку их эффективность все-таки ниже, чем у основного.

Как быстро меняется автомобиль, а вместе с ним и наше представление о комфорте! Давно ли за счастье считали хорошо работающую «печку», а примитивные по сегодняшним меркам кондиционеры казались верхом роскоши. Теперь мы без труда делаем погоду по собственному вкусу. Правда, только в замкнутых пространствах. Но это и к лучшему: революционные воздействия на природу, как известно, даром не проходят. □

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ СТУЛ

АНАТОЛИЙ СУХОВ

«Держи ноги в тепле, а голову – в холоде», – говорил Суворов. Стоит прислушаться к его советам и водителям – от климата в салоне зависит не только здоровье, но и быстрота реакции. Тем более, что производители авто, как правило, предлагают подогрев сидений только в нагрузку к недешевому «электропакету». К тому же, отказывает он частенько раньше других систем.

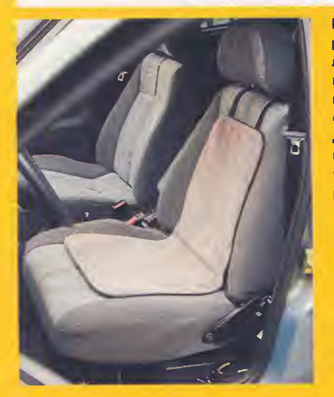
Решение – в буквальном смысле на поверхности. Накидки с подогревом сравнительно дешевы, легко крепятся и летом отдыхают на полке, а не парятся вместе с сиденьем – значит, прослужат долго. Посмотрим, что сегодня предлагают на рынке и оценим – чувствительным местом.

На прилавке в основном отечественные изделия. Есть не только накидки для кресел, но и целые электроодеяла – с таким рай в шалаше, был бы рядом аккумулятор. Не экономят производители и на автоматике: при выходе на заданный режим энергопотребление уменьшается – грелка не превратится в сковороду. Некоторые модели через определенное время отключатся сами – даже по забывчивости батарею не посадишь.

Мы купили пять изделий: четыре российских и одно импортное, с многорежимным массажером (есть у фирмы и простой подогрев – но, согласитесь, с массажем приятнее). Результаты – в подписях к фото.



АЧЭП-2, ООО «АВТОТЕРМ», Москва — **Цена – 945 руб.**

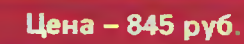


Быстро крепится к спинке сиденья; «горизонтальная» часть при этом свободно лежит на подушке, но благодаря небольшим размерам (умещается между валиками боковой поддержки) и нескользкой основе не елозит. Шнур достаточно длинный – 1,3 м. Интенсивность нагрева можно выбрать, нажимая на среднюю часть блока управления температурой, – режимы переключаются последовательно, о чем сигнализируют загорающиеся светодиоды (от одного до четырех). Вначале, в режиме максимального нагрева, они мигают, но уже через пару минут блок переходит в режим экономии электроэнергии, периодически включая и выключая нагреватель. Если не нажимать на кнопку 50 минут, прибор автоматически выключится. Обогреватель хорошо вписывается в интерьер и подходит к



разным сиденьям. К работе его – никаких претензий, разве что отвлекают яркие мигающие светодиоды, но в этом режиме грелка работает недолго. Гарантия – 12 месяцев.

«КОМФОРТ 2Р» – «МАЕЧКА», НПФ «СЕНСОР», Санкт-Петербург





Как надевать грелку на сиденье, ясно из названия: «маечку» натягивают через голову, то бишь на спинку сверху. Крепится она и к подушке – для этого предусмотрены резиновые петли и S-образные скобочки. С «жигулевским» сиденьем проблем не будет, а вот к изнанке многих иномарочных – не подобраться: мешают накладки, панели управления, механизмы регулировки. У «маечки» самый длинный (1,45 м) шнур и самый массивный блок управления (внешне они одинаковы для обоих «Комфортов»), хотя рабочих режимов всего два. Чтобы вставить штекер в гнездо, приходится поднажать – мешают сильно выступающие боковые усики. Автоматического отключения не предусмотрено (впрочем, похоже нам досталось изделие из старой партии, о новой автоматике мы узнали, протестировав следующую модель). В остальном претензий к «маечке» нет. Единственное пожелание – иметь возможность выбрать изделие под цвет салона.

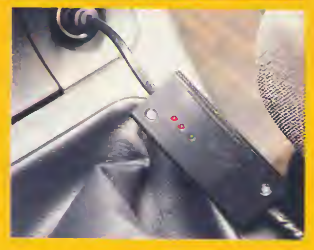
А как с гарантией? Открываем книжечку и не находим ни отметки предприятия-изготовителя, ни гарантийных обязательств – только проштампованный в магазине талон без срока действия. Пожизненная гарантия или две недели на обмен? По словам представителей НПФ «Сенсор», этот паспорт – поддельный. А ведь покупали не на рынке – в крупном магазине!

«КОМФОРТ 2Р», НПФ «СЕНСОР», Санкт-Петербург





Эта накидка крепится к спинке и к подушке. При включении прибора на максимум зеленый индикатор не загорелся – при 12,4 В в бортовой сети ток не идет, экономичный же режим работает. Из гнезда прикуривателя слышен подозрительный звук – так и есть, искрит, да еще отключается при малейшем прикосновении – пружина центрального контакта выдавливает штекер наружу. Заводим двигатель – заработали оба режима. Что ж, вернемся в магазин. Там грелку обменяли без звука, но и новый «Комфорт» оказался с теми же причудами, только границы отключений сместились – 12,0 В для максимального нагрева и 11,7 В для экономичного. Капризы штекера тоже остались. Связались с заводом. Оказалось, «веерные отключения» – не случай-



ность, а защита от разряда аккумулятора. Правда, при 11,7 В зимний пуск уже проблема, но, по крайней мере, аккумулятор не пострадает. А тайваньские штекеры заменили другими – будем надеяться, более надежными.

«WAGAN», США

Цена – 2260 руб.



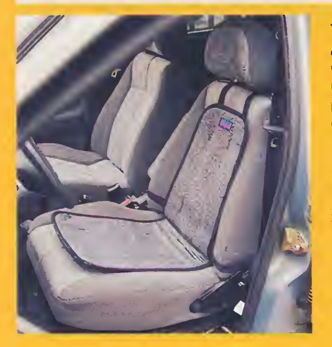
Крепление к спинке и подушке, есть кармашек для пульта управления. Последний довольно сложен – четыре положения основного переключателя (выключено, подогрев, подогрев с массажем, только массаж) и три ползунка, каждый из которых отвечает за массаж определенного участка тела: спины, поясницы и бедер. Ими можно пользоваться как вместе, так и по отдельности. Интенсивность массажа тоже можно менять. К тому же, в комплект входит блок питания для работы от сети 220 В, так что приживется накидка и на офисном кресле. Во всем она понравилась, только выступающие переключатели часто оказывались не в том положении – случайно задевали. По поводу массажа мнения разделились – кто-то посчитал его излишне утомительным, сродни отбойному мо-



лотку в миниатюре. Конечно, до умелой массажистки ему далеко, но управление – в руках водителя.

«ЕМЕЛЯ», ЗАО «ТЕПЛОДОМ», Москва

Цена – 765 руб.



Тот же принцип крепления, что и у АЧЭП-2. Длины шнура (1,2 м) вполне хватает, тем более, что блок управления совмещен со штекером. Это удобно – не надо переворачивать блок нужной стороной на непослушном шнуре. Нагрев – трехрежимный (плюс интенсивный разогрев вначале). В экономичных режимах ток снижается, но автоматического отключения, обещанного через 30 минут, пришлось ждать целый час. Индикация, на наш взгляд, удобнее, чем в АЧЭП-2: изменением цвета светодиода – красный–желтый–зеленый. Мигание в начальном режиме почти не отвлекает: яркость невелика, да и вспышки реже. Гарантия – 12 месяцев.



Не считая отдельных минусов, предварительное испытание выдержали все изделия: греют нежно и точно по месту. Потребление тока невелико – при выключенном двигателе не более 4 А даже в режиме интенсивного нагрева. Сырости накидки не боятся (по крайней мере, полстакана воды на их работе не сказались), хотя береженого Бог бережет: инструкция ясно предупреждает – во влажном состоянии не включать! А тем, кто не доверяет электрическому теплу, посоветуем народный способ – овечью шкуру. Кстати, фирменные накидки из натуральной овчины давно в продаже. □

НА ПРИЛАВКЕ

ПОЛЯРНЫЙ ВОЛК ТЕБЕ ТОВАРИЩ!

Наименование – речевой информатор.
Примерная цена – 1500 руб.

■ Товарищ не товарищ, а поговорить с водителем нормальным человеческим голосом изделие «PW-SOUND1» от петербургской фирмы «Полярный волк» действительно может. Диалога пока что не получится, но можно воспроизвести в нужные моменты времени от одного до шести звуковых фрагментов, записанных ранее. Длительность звучания, конечно же, ограничена: четыре фрагмента – по четыре секунды, а еще два – по восемь. Зато тараторить нужную фразу «Волк» может до бесконечности.



Пользоваться изделием несложно, поскольку все фразы можно записать самостоятельно, через встроенный микрофон. Нажимаешь кнопочку, соединяешь один из шести сигнальных проводов с «землей» и, пожалуйста, вы в эфире… Для последующего воспроизведения достаточно соединить тот же провод с «землей», а нажимать ничего не нужно. Вариантов множество: одни, например, могут записать для себя голос любимой женщины, который будет звучать при пользовании стояночным тормозом, другим захочется слышать мат начальника при снижении уровня «тормозухи» в бачке… Динамик устанавливают в салоне – впрочем, можно подключиться к уже имеющейся акустике через дополнительное реле.

Какая-либо логическая часть в «Волке» отсутствует – думается, это правильно. Любой мастер или просто энтузиаст при желании легко ограничит число повторов одного и того же фрагмента, придумает оптимальный способ подключения изделия к бортсети автомобиля – в общем, подойдет к процессу творчески.

ПИТЕРСКАЯ ПОДВЕСКА

Наименование – набор элементов подвески «Ауди».
Примерная цена – 8000 руб.

■ Одна из «страшилок», отпугивающих потенциальных покупателей иномарок – ожидание грядущего ремонта: мол, как подвеска «посыпется», так никаких денег



не хватит. Прейскурант оригинальных деталей способен испортить настроение кому угодно…

Петербургская фирма «Ганза» предлагает более дешевый вариант – на фото представлены рычаги передней подвески, выпускаемые ею для автомобилей группы «Ауди-Фольксваген». Детали продаются как комплектом, так и по отдельности. Слово – за владельцами автомобилей.

ПЯТЕРКА ДЛЯ «ДЕСЯТКИ»

ДМИТРИЙ НЕКРАСОВ, МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

Сцепление относится к тем агрегатам, которые даже бывалые спецы, как говорится, уважают. Заменить комплект сцепления на той же вазовской «десятке» новичку, скорее всего, будет не по силам. Главный вопрос – так какое же купить?

Ниже приводятся результаты испытаний пяти «десяточных» комплектов сцепления.

ЧТО НАМЕРИЛИ?

Начнем с самого безобидного параметра – массы. Она у всех комплектов сцепления оказалась в рамках требований технической документации, причем самым легким из них был «Крафттех», а самым тяжелым – «Пиленга». Напомним, что масса сцепления влияет на крутильные колебания и инерционные нагрузки в трансмиссии, но в нашем случае можно сказать, что видимых изменений при замене одного комплекта на другой не произойдет.

С крутящим моментом ситуация немного сложнее. Формально только «Крафттех» и «Пиленга» уложились в вазовские требования: требуемый коэффициент запаса – 2,1. В то же время на Западе – свои представления об условиях работы сцепления, и, возможно, им такие запасы не нужны. В общем же, для моторов 2112 лучше использовать упомянутые брэнды, а для 2110 и 2111 – остальные.

По дисбалансу нажимного диска полностью провалился «ВАЗИНТЕРСЕРВИС» – тройное превышение нормы! На этом фоне показатели того же «Валео», не уложившегося «всего-то» процентов на 20, выглядят вполне приемлемыми. К остальным претензий нет.

Дисбаланс ведомого диска у всех оказался в норме – разве что «Пиленга» выступила на грани фола. Она же не уложилась в поле допуска по усилию выжима сцепления. Недостаточное перемещение нажимного диска при заданном ходе выключения отмечено опять-таки у «Пиленги», а также у «Крафттеха». По расстоянию от концов лепестков до поверхности трения снова «отличилась» только «Пиленга». Напомним, что эта величина характеризует узел в сборе и нормируется для конкретной модели автомобиля. При превышении нормы снижается ресурс ведомого диска.

А ЧТО СОВЕТУЮТ БЫВАЛЫЕ?

Если какой-то элемент сцепления после солидного пробега вышел из строя, экономить не стоит: лучше заменять одновременно и выжимной, и «корзину»,

СРАВНИТЕЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ КОМПЛЕКТОВ СЦЕПЛЕНИЙ НА ВАЗ-2110

	Нормативные требования	KRAFT-TECH	LuK	VALEO	«ВАЗ-ИНТЕР-СЕРВИС»	PILENGA
Масса комплекта, г	5270	3855	4290	4070	4030	4495
В том числе:						
нажимной диск	3990	2870	3170	3170	3000	3350
ведомый диск	1030	855	780	780	810	1015
выжимной подшипник	250	130	120	120	220	130
Перемещение нажимного диска, не менее, мм	1,40	**1,10**	1,45	1,40	1,45	**1,10**
Расстояние от концов лепестков до поверхности трения маховика, мм	29–31	30,4	30,2	30,0	29,2	**28,5**

***Примечание.** Выделенные показатели не отвечают нормативным требованиям.*

1 Заявленный производитель – **KRAFTTECH, страна не указана**



Маркировка:

подшипник	отсутствует
диск ведомый	Y 3200A B0206
диск нажимной	X2200C

Особые приметы: знак одобрения отсутствует. Ведомый диск имеет 4 демпферные пружины. У диафрагменной пружины нажимного диска («корзины») – 18 лепестков. На упаковке комплекта есть обозначение – 2110 W3200C B2240.

Цена – 850 руб.

2 Заявленный производитель – **LuK (Lamellen und Kupplungsbau), Германия**



Маркировка:

подшипник (приобретался отдельно)	SKF 500 063820
диск ведомый	320 030810
диск нажимной	2 D24 120 0252 10

Особые приметы: знак одобрения МТ14. На ведомом диске есть маркировка для правильной ориентации при установке. У «корзины» 18 лепестков. У ведомого диска 6 демпферных пружин. Помечена сторона «корзины».

Цена – 1565 руб.

3 Заявленный производитель – **VALEO, страна не указана**



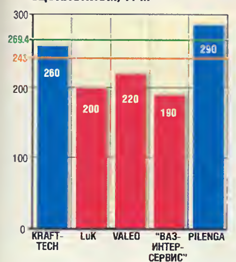
Маркировка:

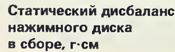
подшипник	VALEO SNR BB 126 18S50
диск ведомый	отсутствует
диск нажимной	отсутствует

Особые приметы: знак одобрения отсутствует. В комплекте есть оправка для установки. Диафрагменная пружина нажимного диска имеет 18 лепестков, маркировка стерта. Маркировка на упаковке: 21102 – 21103 – 21108 – 2111 – 2112 826622.

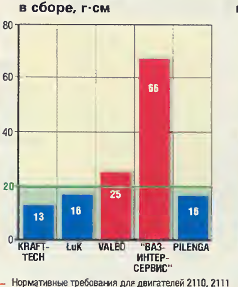
Цена – 1960 руб.

Максимальный крутящий момент, передаваемый сцеплением, Н·м

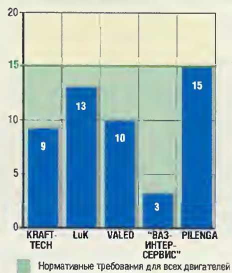




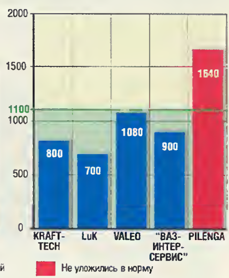
Статический дисбаланс нажимного диска в сборе, г·см



Динамический дисбаланс ведомого диска при частоте вращения 500 об/мин, г·см



Усилие выжима сцепления, не более, Н



— Нормативные требования для двигателя 2112 — Нормативные требования для двигателей 2110, 2111 ▪ Нормативные требования для всех двигателей ▪ Не уложились в норму

и ведомый диск. Особенно это важно при замене одного импортного комплекта на другой – отличия могут быть серьезными. Число демпферных пружин в ведомом диске, в общем-то, особого значения не имеет – каждый завод-изготовитель подбирает его сам. Это позволяет реализовать в изделии нужную угловую жесткость – как правило, каждая фирма придерживается «своей веры». Насчет лепестков в «корзине»... ну, скажем так, чем их больше, тем сцепление работает точнее.

При замене сцепления, чтобы избежать коробления кожуха «корзины», крепежные болты затягивают постепенно и через один. Перед этим оправку, используемую для центровки ведомого диска, шевелят вверх-вниз и вправо-влево – это способствует точной центровке ведомого диска.

Постарайтесь не перепутать ориентацию ведомого диска. Если на нем нет каких-либо указывающих надписей, взгляните на него сбоку. Сторона, с которой демпферные пружины меньше выступают от уровня фрикционных накладок, как правило, обращена к маховику. Ошибка может привести к тому, что пружины начнут цеплять за болты маховика. Кстати, не допускайте, чтобы коробка висела на первичном валу: это может вызвать деформацию ведомого диска.

ВЫБИРАЕМ?

Да, пора выбирать. Идеала достичь не удалось, но лучше других выглядели «Крафттех» и, пожалуй, «ЛуК», хотя недостаточный крутящий момент ему, конечно же, не к лицу... «Валео» четко занимает середину в нашей пятерке: подвела балансировка. Про остальных будем думать, что доставшиеся нам экземпляры просто были не в форме... □

4 Заявленный производитель – **ЗАО «ВАЗИНТЕРСЕРВИС», Россия**



■ Маркировка:

подшипник	отсутствует
диск ведомый	отсутствует
диск нажимной	отсутствует

■ Особые приметы: знак одобрения – АЯ70. Диафрагменная пружина нажимного диска имеет 12 лепестков. Пластина крепления накладок – цельная. Ведомый диск – с 6 пружинами (4 большие и 2 поменьше). Маркировка только на упаковке «корзины» – 2110-1601180.

■ Цена – 965 руб.

5 Заявленный производитель – **PILENGA, страна не указана**



■ Маркировка:

подшипник	отсутствует
диск ведомый	PILENGA
диск нажимной	отсутствует

■ Особые приметы: знаков одобрения нет. На упаковке – CK-P-4005 2110. Диафрагменная пружина нажимного диска имеет 18 лепестков, но маркировка отсутствует. Ведомый диск снабжен 8 демпферными пружинами – из них 4 больших, 4 маленьких.

■ Цена – 1100 руб.

КОММЕНТАРИЙ ЭКСПЕРТА К МЕТОДИКЕ ИЗМЕРЕНИЙ

Автомобили ВАЗ-2110 могут комплектовать сцеплениями двух типов, которые различаются жесткостью нажимной пружины в зависимости от установленного двигателя, точнее – от его момента. Первая конструкция предназначена для автомобилей с моторами 2110 и 2111 с моментом 115,7 Н·м, вторая – для 2112 (момент – 128,3 Н·м). Максимальный крутящий момент, передаваемый сцеплением, должен превышать указанную величину в 2,1 раза – таков коэффициент запаса. Отсюда и цифры – 243,0 и 269,4 Н·м.

Усилие выжима сцепления измеряют при перемещении концов лепестков нажимной пружины на 7,9–8,1 мм. Перемещение нажимного диска измеряют при ходе выключения, равном 7,9–8,1 мм от положения, определяемого расстоянием 8,26–8,34 мм между «корзиной» и маховиком. Толщину ведомого диска по накладкам измеряют под нагрузкой сжатия, равной 3400 Н.

ПОЧТИ НАСТОЯЩИЕ ГРАНАТЫ

Речь – о ШРУСах для «Самары», выпускаемых итальянской фирмой «ГЛО» (GLO). Точнее, о фальшивках, прикрывающихся уважаемым товарным знаком.

Строго говоря, основных подделок под фирму – две: хорошая и плохая. На фото 1 представлены три упаковки с «самарскими» наружными ШРУСами – та, что справа, явно выделяется по размерам. Это – примитивная подделка, о ней – чуть позже. А вот посередке – враг серьезный. Даже голограмма сверху приклеена – для солидности. Но в оригинале подобная наклейка не предусмотрена. Другие нюансы – на фото 2–5.

На самом деле отличий гораздо больше – представители фирмы «ГЛО» уверенно загибают все имеющиеся пальцы... Другие разрезы по краям коробок, пара миллиметров разницы по высоте, иное расположение круглого логотипа, чехарда с цифровыми обозначениями и т.п. Беда в том, что указывать подделыцикам на недочеты в их работе никому не хочется – эти ребята реагируют на «критику» весьма шустро. Поэтому совет рядовому покупателю простой – повнимательнее посмотреть на наши фото и, как всегда, быть осмотрительнее в выборе торговых точек. В крупных городах это несложно. А вот региональных оптовых закупщиков продукции «ГЛО» фирма приглашает на персональные консультации – как говорится, при закрытых дверях. Пощупаете, понюхаете, померите...

Примечание. Красным цветом обозначены признаки подделки, зеленым – «правильные» элементы.



Три «гранаты», но настоящая – только та, что слева. Посередке – образец хорошо выполненной подделки, имеющей восточное происхождение, а справа – отечественный «аналог», которого сразу выдает рост...



Слева – оригинал, справа – удачно выполненная копия. Но если приглядеться... Прямоугольник с текстом «Quality Management System certified» на оригинале не имеет правого нижнего уголочка – в подделке же его границы хорошо видны на синей полосе. Этикетки со штрих-кодом различаются по высоте: 50 «оригинальных» миллиметров против 47 липовых. Кроме того, они изготовлены разными способами, поэтому родная на свету дает блики, а с поддельной жулики перестарались: она читается даже лучше.



А эта коробочка – наша, «расейская». Про габариты мы уже говорили, но есть зацепочка и повеселее: жулики сдуру сослались на какой-то «Michigan – u.s.a.»... По-видимому, имелась в виду некая «итальянская Америка».



Товар лицом: слева – оригинал, справа – подделка из «почти правильной» упаковки. Правильная «граната» имеет проточку под резьбовой частью – это раз. Кромки ее наружной части более острые – это два. В маркировке подделыцики неверно скопировали цифру «7» – это три. Да и цвет у них разный... Кстати, зеленой заглушки, которой комплектуется подделка, на оригинале давно нет.



«Граната» из нашенской коробочки. Собственно, и говорить-то не о чем – она вообще непохожа на собратьев с фото 4...

ЗАЩИЩАЕМ «ТУАРЕГ»!

Наименование – блокиратор коробки передач.

Примерная цена – 3300 рублей.

Механические блокираторы коробки передач «Дефенд-Лок» (DEFEND-LOCK) чешской фирмы «Марбо» (MARBO CZ) известны в России около десяти лет. Из последних новинок выделим модель типа «Ротари-Лок» (ROTARY-LOCK). Запор приводится в действие не привычным поступательным движением личинки, а вращательным – это позволяет увеличить ход запирающего штыря. Кстати, запереть замок можно и без ключа – достаточно рукой повернуть цилиндр с личинкой.

Экземпляр, представленный на фото, предназначен для защиты такого серьезного зверя, как «Фольксваген-Туарег». Цена новинки с установкой вырастает аж до 8,5 тысячи рублей, «Туарег» все-таки...





ПЯТИЛЕТКА № 2

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

В 2003 году у нас произошло невиданное: чтобы купить автомобиль стоимостью 10–20 тыс. долл., желающие записывались в очередь длиной… три-четыре и более месяцев. Мог бы кто-нибудь представить себе такое после 1998 года? И тем не менее огромный скачок всего за пять лет!

Очень большой спрос в последние годы на продукцию новых автосборочных производств. Первая посткризисная пятилетка – время, когда они родились (или возродились) и вставали на ноги. А что можно ждать от них в начале второй, скажем так, «сборочной» пятилетки?

ЗАВЕТАМ ФОРДА ВЕРНЫ!

В пятницу, 31 октября 2003 года, во вторую смену на заводе «Форд» во Всеволожске был выпущен 15-тысячный «Фокус» – универсал синего цвета с двигателем 1,6 л. Прошедший год для компании в России оказался удачным, спрос на ее машины был так велик, что на заводе пришлось досрочно вводить вторую смену. Число работающих здесь ныне достигло 1100 человек, а мощность предприятия выросла до 20 000 машин в год. В конце года был подписан уже 12-й контракт с российской компанией (это был «Стандарт-пласт-Иваново») о поставках заводу «Форд». И еще: количество дилеров теперь – это 80 компаний почти в 40 регионах.

На следующий год завод должен, во-первых, выйти на проектную мощность – 25 тыс. автомобилей в год, во-вторых, основательно заняться перспективными поставщиками комплектующих из России (в ближайшие пару лет надо довести их общее количество до 50%) и, в-третьих, расширить и усовершенствовать дилерскую и сервисную сеть. Главную же новость обещают сообщить в канун Нового года: когда начнется производство еще одной модели и что это будет за автомобиль. По одним сведениям, речь идет о «Вольво-S40», по другим – о «Форде-Мондео». Словом, ждем вестей из Всеволожска…

ВИВА «НИВА»!

По первоначальным планам на СП «Джи-Эм–АвтоВАЗ» в 2003 году собирались произвести 35 тыс. «нив». Осенью планы пришлось скорректировать до 28 тысяч. О причинах в Тольятти не любят распространяться, но, по некоторым сведениям, главный поставщик – АвтоВАЗ, даже работая в три смены, не может пока выпускать требуемые 270 кузовов в сутки. Есть внутренние проблемы и у самого СП, в первую очередь они связаны с недостатком квалифицированных кадров. За год стоимость вседорожника «Шевроле-Нива» подросла почти на 20%: в недорогой комплектации он сейчас стоит 8500 евро, но несмотря на это спрос по-прежнему достаточно высок.

Серийное производство «экспортной» «Нивы», как и раньше, планируют на второе полугодие: более чем в 1,5 раза возрастет мощность мотора – до 125 л. с. против 80. И при этом расход топлива (по паспорту) снизится до 10 л в городском цикле и до 7,5 л на трассе. В новом году предполагается выпустить 13 тыс. таких автомобилей – пятую часть от общего объема производства и 4–5 тыс. из них уйдет на экспорт в Европу (для начала в Восточную и Южную). «Впрочем, все зависит от спроса на машину в России, – говорит глава СП Джон Милонас. – Мы делаем русский автомобиль и продавать его в первую очередь будем в этой стране».

А вот перспективы обещанного когда-то пикапа пока туманны. По расчетам маркетологов, спрос на такой автомобиль не более 15–20 тыс. в год, в то время как предполагаемые затраты на организацию производства оказались весьма высокими. Так что этот проект пока положили в стол. Зато другой широко заявленный – о запуске на мощностях СП производства «Шевроле-Вивы» (известной раньше как «Опель-Астра 2»), действительно, может быть реализован. Джон Милонас полагает, что первый экземпляр сойдет с конвейера уже в конце сентября 2004 года (запуск в производство планируется на начало 2005 года).

НЕ КИА ЕДИНЫМ

В конце ноября 2003 года со сборочного конвейера ЗАО «АвтоТОР» в Калининградской области сошел 25-ты-

сячный автомобиль. Юбилейным стал вседорожник «КИА-Спортидж». Весьма популярную в России модель здесь собирают с 1998 года, причем с прошлого года – это полнокомплектное производство, включающее сварку и окраску кузовов.

Всего в 2003 году на «АвтоТОРе» выпущено около 10 тысяч автомобилей всех брэндов. «Год был трудным, мы столкнулись с большими проблемами, – рассказывает генеральный директор ЗАО «АвтоТОР» Владимир Горбунов. – Рынок запрашивал куда больше автомобилей КИА, чем мы смогли произвести. С учетом прогнозов, касающихся автомобильного рынка в России, в 2004 году планируем выпустить в Калининграде 20–24 тысячи легковых КИА и не менее 2 тысяч малотоннажных грузовиков этой марки. Основная продукция – популярный «Рио», соберем и около 5 тыс. вседорожников «Спортидж», в том числе и с новым двигателем, отличающимся от стандартного 2-литрового.

Но «АвтоТОР» – это не только КИА, – продолжает директор.– В конце 2003 года на заводе начато мелкосерийное производство вседорожника «Хаммер-2». Объемы его продаж у нас могут составить 400–500 автомобилей в год. Можно рассчитывать, что в рамках соглашения с «Дженерал моторс» с этого года в России начнется сборка еще двух автомобилей этой марки. С 1 марта на конвейер будет поставлена новая, пятая модель БМВ – с ней в «АвтоТОРе» мы также связываем рост производственных заказов».

И СНОВА АКЦЕНТ НА «АКЦЕНТ»

Самая тяжелая ситуация сложилась в прошедшем году на ТагАЗе. В начале года руководители его были полны оптимизма – готовились собрать 9–11 тысяч автомобилей «Хёндэ-Акцент» в разных комплектациях. Собственно, рынок мог «освоить» и больше, но все упиралось в корейского партнера: летом на его заводах началась забастовка и поставка машинокомплектов в Россию приостановилась практически на три месяца. В итоге очередь на автомобили (надо сказать, самые недорогие в своем классе) растянулась на три-четыре месяца и многие покупатели стали отказываться от заказов. Годовой план пришлось сократить почти наполовину, а на весенние темпы удалось выйти лишь к концу осени.

Тем не менее коммерческий директор компании Андрей Фрадкин не оставляет надежды довести выпуск «акцентов» в этом году до планируемых 10 тыс. и выйти со своей продукцией на украинский рынок. Мало того, весной с конвейера в Таганроге, видимо, сойдут первые «Хёндэ-Соната». Цену на них пока не называют, но, по некоторым данным, она будет начинаться с 13 тыс. долл. Если все пойдет по плану, в 2004 году здесь соберут до 1000 представительских седанов.

Сварку кузовов иномарок освоили во Всеволожске, Калининграде, Таганроге.



Непременное условие – строжайший контроль качества сборки.

С ПРИЦЕЛОМ НА X90

– В текущем году мы будем работать в двух направлениях, – рассказал генеральный директор СП «Автофрамос» Жан-Мишель Жалинье. – Поскольку рассчитываем на дальнейший рост продаж автомобилей «Рено», станем активно развивать дилерскую и сервисную сети, совершенствовать систему доставки автомобилей. Сейчас в цехах завода сборка «Рено-Символ» ведется из комплектующих, поступающих с турецкого завода компании. Пока в Москве собирают 10 «символов» в день; за год должны выпустить около 1500 машин. Сборка продолжится до того момента, пока не потребуются площади для размещения нового оборудования. Видимо, на какое-то время производство вообще будет свернуто, потому что главное для нас в 2004-м – строительство нового завода. Сейчас готовится строительная площадка, идет заливка фундаментов, установка вспомогательного оборудования, но уже в конце года мы должны выпустить первую установочную партию автомобилей X90.

Оборудование для сборки, сварки и окраски начнем завозить в самом начале года, а монтаж его должен быть закончен уже к осени. Планируем, что в начале 2005 года в продажу поступят серийные автомобили «Рено», собранные в Москве.

ИЖЕВСКАЯ «СПЕКТРА»

Группа СОК, основной акционер и одновременно управляющая компания «ИЖ-Авто», объявила о начале крупного инвестиционного проекта – выпуске в Ижевске автомобилей марки КИА. Частично, как планируется, СОК вложит в реализацию проекта собственные средства, остальное – привлеченные капиталы. Организация выпуска легкового «КИА-Спектра» на мощностях АО «ИЖ-Авто» обойдется, по предварительным данным, в 100 млн. долл.

Крупноузловую сборку «КИА-Спектра» планируют начать здесь уже в этом году, с тем чтобы в следующем выпустить 40 тыс. автомобилей КИА, а в течение трех лет выйти на проектную мощность – 100–120 тыс. машин в год. Руководители СОКа хотя и не отрицают, что договор с корейской компанией подписан, от каких-либо комментариев отказываются и о конкретных сроках и объемах производства предпочитают не говорить. Боятся, наверное, сглазить: в прошлой пятилетке в последний момент сорвался проект сборки в Ижевске чешских автомобилей «Шкода». Хочется верить, что корейский проект ждет более счастливая судьба... □

OMEGA – ГРОЗА УГОНЩИКОВ

По имеющимся данным, 45 официальных дилеров ведущих автомобильных компаний, в том числе «Мицубиси», «Тойота», «Лексус», БМВ, «Форд», проявили интерес к спутниковой системе охраны OMEGA, которая позволяет непрерывно контролировать местоположение автомобиля и ситуацию внутри него. Система обеспечивает и высокую степень защиты автомобиля в случае разбойного нападения при сохранении максимальной безопасности для пассажиров.

Уникальный по своим характеристикам продукт, не имеющий аналогов на российском рынке, подготовили и запустили в эксплуатацию специалисты компаний «Интерсистема» и «Ви-Трейд».



ИВЕКО И В ПИТЕРЕ

Еще один форпост ИВЕКО появился в России: в северной столице открылся «Питертракцентр» – новая сервисная станция на 17 постов. Персонал после специального обучения подготовлен к гарантийному и послегарантийному обслуживанию всего модельного ряда ИВЕКО. Запчасти поставляются с центрального склада в Германии.



«ЛОСИНЫЙ ОСТРОВ» – ЛУЧШИЙ

В прошлом году «Тойота» – Центр «Лосиный Остров» (входит в структуру «СП Бизнес Кар») был удостоен звания «Лучший автосервис Москвы». Центр, крупнейший в российской дилерской сети «Тойота», расположен на 95-м километре МКАД, на пересечении с Ярославским шоссе, вблизи национального парка Лосиный остров. Здесь предлагают полный спектр услуг по продаже, сервисному обслуживанию и ремонту автомобилей «Тойота», а также широкий ассортимент аксессуаров и запасных частей для моделей ведущих мировых марок. За три года работы «Тойота»-Центр» продал 3761 автомобиль, обслужил и отремонтировал свыше 25 тыс. машин.



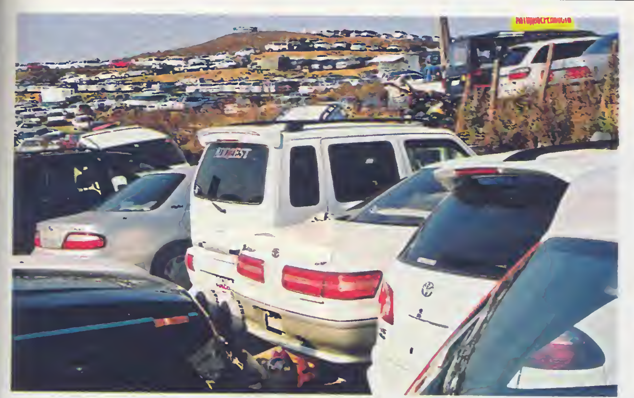
В России начались продажи нового мини-вэна «Форд-Фокус C-max» (ЗР, 2003, № 10). Автомобиль, построенный на модернизированной платформе «Фокуса», будут к нам поставлять с бензиновыми моторами 1,6; 1,8 и 2,0 литра. Первыми поступят в продажу машины с 1,8-литровым двигателем. Цена новинки – от 15 500 до 20 120 евро.

«ОКАМИ-МОТОРС» – ПРИВЕТ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА

Открылся автоцентр «Оками-Моторс» – второй официальный дилер «Мицубиси» в Екатеринбурге и Свердловской области. Появление его вполне объяснимо. В 1998 году продажи автомобилей этой марки в столице Урала составляли 30 шт., а за 10 месяцев 2003 года было уже продано 406. В новом году два екатеринбургских дилера планируют реализовать около 1200 автомобилей «Мицубиси».

Дилерский центр «Оками-Моторс» предоставляет своим клиентам полный спектр услуг – от продажи, обслуживания и ремонта автомобилей до помощи в оформлении страховки и кредита. Местные специалисты прошли полный курс подготовки в учебном центре российского дистрибьютора «Мицубиси моторс».





СНОВА ЗАМЕРЛО ВСЕ ДО РАССВЕТА

АНДРЕЙ КОЧЕТОВ, ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО. ФОТО: АНДРЕЙ КОЧЕТОВ

Вот вроде бы в три смены работает АвтоВАЗ, с утра до позднего вечера пульсируют конвейеры во Всеволожске, Калининграде и Таганроге, многие дилеры готовы торговать новыми иномарками в выходные и праздники, а нашим потребителям все мало! Сколько их новыми автомобилями ни корми, все равно упорно смотрят и на подержанные иномарки. Хоть объясняли им уже с самых высоких трибун, что все это – автохлам, от которого просто мечтают избавиться иностранцы, что машины эти экологически вредны и небезопасны (по сравнению с новой «Окой», конечно), но неразумные покупатели все равно так и норовят прицениться к «бэушной» «Тойоте»! Правда, благодаря заботам государства рынок подержанных иномарок два последних года здорово лихорадило. Что здесь происходит сейчас?

ЕВРОПА: БОЛЬНОЙ СКОРЕЕ ЖИВ, ЧЕМ МЕРТВ

В целом интерес к неновым иномаркам снизился в результате введения новых таможенных пошлин, увеличивших цену автомобиля в среднем на 10–25%. Тем не менее подержанные автомобили из Европы продолжают пользоваться спросом. До июля 2003 года в Россию завезли очень много «секонд-хэнда» – рынок был затоварен, но постепенно почти все эти автомобили ушли, сейчас их осталось немного.

Число ввозимых в Россию иномарок резко сократилось. По данным Калининградской региональной таможни, например, осенью прошлого года границу России ежемесячно пересекало около тысячи легковых автомобилей, а не по пять тысяч, как до повышения пошлин. Теоретически, в структуре ввозимых автомобилей можно было ожидать перелома: вместо столь популярных у нас «ауди», БМВ и «фольксвагенов» с объемом двигателя от двух литров в страну должны были хлынуть небольшие 1–1,5-литровые «трехлетки» (на них таможенные пошлины практически не изменились). Но наш рынок оказался куда консервативнее, и перегонщики по-прежнему везут машины классов С и D (правда, теперь в основном под заказ), а дешевых «малышей» как не было, так и нет. И цены, выросшие летом в среднем на 2 тыс. долл., вопреки всем законам рынка упорно не падают, отпугивая многих потенциальных покупателей. Так, в столице в декабре за трехлетний «Опель-Астра» просили 12–13 тыс. долл. (при том, что новый стоит от 13 тыс.!), «Фольксваген-Пассат» 2000 года – от 17 тыс. долл., «Форд-Мондео» 1998 г. – 8–12 тыс. И уж очень сильно надо любить французские автомобили, чтобы добровольно отдать за трехлетний «Пежо-206» с двигателем 1,4 л 11 тыс. долларов...

Возможно, к весне ситуация изменится. По данным немецких автосайтов, цены на самые популярные у российских автоперегонщиков марки подержанных машин – Audi, Mercedes, BMW, VW, Opel – в Германии и Бельгии уже снизились на 500–1500 евро. Продавцы «секонд-хэнда» и российские таможенники уверены: приготовленные для продажи автомобили перегонщики начнут разбирать сразу к весне, следующему сезону массовых распродаж, и тогда поставки подержанных иномарок в Россию достигнут прежнего уровня.

На изменении цен могут сказаться и новогодние праздники – на них, по старой рождественской традиции, приходится всплеск продаж. В это время цены уж точно снижаться не будут, а сразу вслед за праздниками наступает небольшое «похмелье» и, как следствие, период спада деловой активности. Это состояние непосредственно влияет на спрос, и можно ожидать снижения цен.

ДАЛЬНИЙ ВОСТОК: ИНЫХ УЖ НЕТ, А ТЕХ – ДОЛЕЧИМ...

В прошлый раз мы вели репортаж с рынка «Зеленый угол» во Владивостоке за несколько дней до вступления в силу постановления о повышении таможенных пошлин. Теперь, спустя несколько месяцев можно сказать: постановление Правительства работает! Торговля подержанными «японками», и без того не очень бойкая в июле, в конце осени замерла. Нет, машин на «Зеленом углу» меньше не стало, а вот покупатели как сквозь землю провалились. Если раньше они еще бродили мелкими стайками, то теперь настолько редки, что продавцы не всегда реагируют на одиночек, изредка появляющихся между рядами машин. Но только стоит задержаться у какого-нибудь авто – они наперебой начинают предлагать свой товар.

Цены тоже замерли на июльской отметке, зато ассортимент изменился. Кроме всевозможных красавцев под два литра рабочего объема и более, расплодились раньше редкие «малыши» (от 1 до 1, 5 литра). Просят за них, в зависимости от года выпуска, от 4,5 до 9 (!) тысяч долларов США. Удивляться не стоит. Основная масса машин с моторами более полутора литров была растаможена до введения новых правил, и цены на тот «лежалый» товар относительно божеские, а вот малый класс явно помолодел и подорожал. Предлагается довольно много машин 1999–2001 гг. выпуска. К примеру, за «Тойоту-Витц» 2000 года с литровым «движком» (аналог известного в Европе «Яриса») просят 6 тыс. долл.; за те же деньги можно найти «Висту» (это «Кэмри» в Европе) 1997 года или «Калдину» («Карина-Е»-универсал) 1998 года. Модельный ряд, как и раньше, в основном «Тойота» и «Ниссан», хотя и другие марки представлены довольно широко. Как ни странно, спросом (пусть и небольшим) пользуется гибрид «Тойота-Приус».

А в общем, удар по «праворуким» был нанесен тяжелый, рынок почти замер, но разве люди перестанут ездить? Поэтому на рынке запчастей оживление, при этом цены растут стремительно – «бэушная» резина, например, подорожала за полгода в 1,5–2 раза, остальные «расходники» – на 15–20%. Автопарк Приморья стареет и требует все больше и больше запасных частей – смена машины уже многим не по карману. Что дальше?

Прогнозы не очень утешительны – несмотря на заверения чиновников, никто не занимается продвижением отечественных автомобилей (в том числе и иномарок, собранных в России) в этот регион. Во Владивостоке как не было, так и нет ни дилеров, ни сервисных станций наших производителей. Так что пока весь рынок этого региона отдан на откуп перегонщикам. Видимо, к весне они окончательно «перестроятся» на завоз в страну «малышей», и цены хоть чуть-чуть придут в соответствие с доходами дальневосточников. Но продукция АвтоВАЗа по-прежнему будет здесь расцениваться как экзотика. □



«ЛЕДОКОЛ»

ВЯЧЕСЛАВ ЛУКЬЯНОВ

Нашему автомобилисту зима нипочем. Вечером была оттепель, к утру грянул мороз, и нате вам: автомобиль во дворе напоминает ледышку. Выходя из дома, опытный человек уже заранее прикидывает, какими способами будет открывать замки и двери. Иногда это очень непростая проблема. Решают ее по-разному – ломая ключи, примораживая губы к продуваемому замку! Потом отрывают примерзшую по периметру дверь – хорошо, если не от петель... Все эти развлечения сводятся к емкому слову – зима!

Но и проникнув в машину, поедешь не сразу – стекла, покрытые льдом, позволяют различать лишь тень и свет. В дело идет скребок, но эта работа не для хилых: ледок хотя бы в миллиметр в мороз сдается неохотно. Только ободрав пальцы, вдруг вспомнишь о различных «антиобледенителях», которых немало в продаже: брызни – тотчас все и растает. И можно ехать, не дожидаясь, пока прогреются двигатель и отопитель, пока оттают стекла с электрообогревом. Эти подготовительные процедуры отнимают немало времени, а опаздывать на службу нельзя! Смущает сознательного человека и мотор, молотящий вхолостую под окнами сограждан. Короче говоря, хороший «антилед» – мечта автомобилиста.

Ну а что есть в продаже? Препараты, предназначенные для борьбы с обледенением автомобиля, можно условно разделить на две группы. В первой – препятствующие образованию льда. Во второй – способствующие его удалению. Что ж, начнем по порядку...

ПРОФИЛАКТИКА

Вот продукция, призванная предотвращать обмерзание автомобиля (в первую очередь, конечно, стекол): «Антилед» от фирм «Астрохим» и «Лекар», «Антиледин» от заграничной Turtle Wax.

Что говорят инструкции? Самый многообещающий – препарат от «Лекара». Состав нужно нанести на чистое сухое стекло в два слоя и располировать. Добросовестная работа будет вознаграждена: фирма гарантирует устойчивую работу покрытия в течение трех-четырех недель. Другие производители препаратов этого назначения обещают, что «передовая формула» обеспечит защиту стекла дня на три, правда, при условии, что в этот период будут применяться качественные омыватели для стекол (фото 1). Насчет трех дней мы проверили. От инея – спасают. Более продолжительных испытаний не проводили, не позволили сроки подготовки этой статьи.

«ЛЕДОКОЛЫ»

Эти препараты вроде бы должны решительно уничтожать уже намерзший лед – разрыхлять, растворять и т. д. Купили мы и такие. Расфасованы либо во флаконы (с насосом-распылителем), либо в аэрозольные баллоны (фото 2, 3).

Инструкции предписывают распылять составы на верхнюю часть стекла, чтобы они, стекая, впитывались в лед. «Химия» на основе того или иного спирта призвана настолько ослабить корку льда, что через несколько минут она будет легко счищаться даже щетками «дворников». Еще эффективнее составы работают, если изнутри направить на стекло теплый воздух из отопителя... (А то мы сами об этом не догадались бы!) Да только мотор-то еще холодный. Вместе с отопителем. Ну а когда прогреется, зачем нам препараты? Время все равно потеряно.

Ну что, давайте пробовать... Начали с воздействия препаратов на тонкий пушок инея. Блестящий результат! Хотя удалить такой «лед» в одну минуту можно и скребком. Не устоит иней и под натиском обычной «незамерзайки» из омывателя. Она тоже на спиртовой основе. Многократно труднее одолеть толстую, сплошную корочку льда, особенно плохим скребком, из слишком мягкого материала, без режущих зубчиков. Вот оно – поле боя для химии!



1

Средства для предупреждения обмерзания.



2

Размораживатели стекол с насосом-распылителем. Диапазон цен – от 80 до 410 руб., а эффективность одинаковая.



3

Баллоны с аэрозолями, применяемыми только на стеклах.



4

Аэрозольные размораживатели стекол. Могут применяться для разморозки замков.



5

Типы расфасовок размораживателей замков.

Когда проверяли препараты, с погодой не подфартило – как назло, почти все время было около нуля. Только к концу теста подморозило. Поэтому мы в основном пользовались морозом из холодильника. Взяв оконное стекло, нарастили на нем миллиметровой толщины лед, а потом проверили разные составы.

Результат (это касается всех опробованных) оказался скромнее ожидаемого. Лед, пропитанный составами, упорно держался на стекле. Пришлось поливать интенсивнее, это помогло, но ведь препараты не настолько дешевы, чтобы перед каждой поездкой тратить по бутылке!

Гораздо лучше результат комплексного воздействия химии и подогрева стекла изнутри.

Эффективнее других, на наш взгляд, работали препараты Entfroster Pingo (очень дорогой!), Scheiben Enteiser Liqui Moly. Эти оба – из Германии. Далее Kerry (Россия), Hi-Gear (США), «Мультивид-А Элтранс» (Россия).

Для сравнения мы опробовали и классический «размораживатель» – чистый спирт из аптеки. Ничего неожиданного – результат отличный. (Не зря же его применяют в антиобледенительных системах самолетов!) И что любопытно: спирт, по крайней мере, не так дорог, как некоторые из препаратов, уступающих ему в эффективности.

Правда, чистый спирт, по определению, никаких присадок не содержит. А размораживатели, как заявляют производители, включают в себя компоненты, защищающие очищенное от льда стекло в течение трех суток. Выходит, чистый спирт при всех его достоинствах придется применять чаще. Существенный минус! Вместе с тем, медицинскому спирту россияне традиционно больше доверяют, чем безвестной химии. Взять, к примеру, препарат со звучным наименованием Windshield De-Icer Jet Go из США – он же содержит ядовитый метиловый спирт! Будем надеяться, что никому не придет в голову употребить этот препарат не по назначению, например, вымыть руки. О других вариантах умолчим.

Все препараты в букете запахов содержат и спиртовой. Запахи размораживателей от Kerry и Scheiben Enteiser Sonax нам показались довольно неприятными. (Но на сей счет мнения могут расходиться!) А вот в российской «Мультивид-А» и Scheiben Enteiser Liqui Moly из Германии специально добавлены ароматизаторы, делающие запахи более привлекательными.

Результаты наших проверок, видимо, не подорвут интересы конкурентов:

ПРЕПАРАТЫ ДЛЯ БОРЬБЫ СО ЛЬДОМ

Наименование	Емкость, мл	Назначение, особенности	Цена, руб.
Защита стекол от обледенения и загрязнения			
«Анти-Лед», «Лекар», Россия	100	предупреждение обмерзания	35
Антиледин, Turtle Wax, USA	500	может применяться как размораживатель	210
«Анти-Лед», «Астрохим», Россия	250	размораживатель	65
Размораживатели стекол и замков дверей			
С насосом-распылителем			
Entfroster Pingo, Germany	500	только стекла	410
Scheiben Enteiser Liqui Moly, Germany	500	только стекла	140
Размораживатель, BBF, Россия	500	только стекла	80
Баллоны с аэрозолями			
А) для стекол			
Размораживатель Kerry, Россия	400		78
Anti Givre CBM, Italy	335		70
Windshield De-Icer Jet Go, USA	349 г	содержит метанол!	94
Б) для стекол и замков			
Odmrażacz Eurocolor, Poland	400		90
Размораживатель Hi-Gear, USA	325 г		80
Scheiben Enteiser Sonax, Germany	300		90
Антиобледенитель «Мультивид-А», «Элтранс», Россия	400		55
Размораживатели замков			
Размораживатель + смазка BBF, Россия	50	съемный колпачок	35
Зима Spectrol, Россия	50	заворачивающийся колпачок	35
Lock De-Icer Liqui Moly, Germany	18 г	аэрозоль	61

мы не нашли существенной разницы между размораживателями, перечисленными в таблице, не считая ценовой. Эффективность (или неэффективность!) практически одинакова. При большой толщине наледи время, затраченное на растворение льда химией и на оттаивание теплым воздухом отопителя примерно одинаковое. Но на это уйдут те драгоценные минуты, которые не хотелось тратить на механическую очистку. Вот и решайте, что для вас лучше. Автор предпочитает хороший зубастый скребок.

ВЗЛОМЩИКИ

В принципе, разморозить замки могут все препараты, перечисленные выше. Однако они должны подавать препарат внутрь замка, а не снаружи (фото 4). Да и таскать постоянно с собой увесистый баллон неудобно. Маленькие емкости для этой цели практичнее. Работают они так же эффективно, но требуют надежной крышки, чтобы не испачкать одежду. В этом плане лучше емкости типа Spectrol или Liqui Moly. □

БАСТИОН, ДЕСЯТЫЙ ВАЛ И УЛЬТРАБЛЭК

МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН



Имя – БАСТИОН. Место рождения – Тольятти, фирма «Флим». Примерная цена – 3500 руб.



Имя – ULTRA БЛЭК. Место рождения – Екатеринбург, фирма «Бридж». Примерная цена – 1700 руб.

Человек любит металл – он притягивает, завораживает, манит... Мешочек от кардинала Мазарини выглядит соблазнительнее банковской карточки. И даже сегодня внушает больше доверия – эдакой солидностью, что ли...

Сколько бы микропроцессоров ни пряталось внутри противоугонного устройства, какой-то вредный чертик все время шепчет на ухо: дескать, одно нажатие кнопочки и все – карета превращается в тыкву! То ли дело массивное металлическое изделие – такое сканерами не одолеть... Увы – большая часть противоугонных устройств, «исповедующих механику», на практике выглядит не просто беспомощно, а откровенно убого (ЗР, 2003, № 10). Это боится молотка, другое – монтировки, третье выламывается вместе с куском баранки. Тем интереснее проверить профессиональные качества двух рыночных новинок – тольяттинской и екатеринбургской. Кладем изделия в багажник и едем... нет, не в зону, а в милицию! Точнее – в подмосковную Балашиху, в лабораторию испытаний...

ДВА БЛОКИРАТОРА НА БУКВУ «Б»

– А что, в зону тоже интересно съездить! – неожиданно заявил полковник С., крутя в руках новые «игрушки». – Там ребята такого порассказать могут... Впрочем, займемся делом.

Пока местные спецы прилаживают на стенд первый блокиратор, вспомним предысторию подобных испытаний. Из всех устройств, проходивших сходным образом тесты на профпригодность, верхнюю строчку в табели о рангах уверенно занимают блокираторы рулевого вала – тольяттинский «Гарант» и очень уж похожий на него московский «Викинг». Такие изделия сопротивляются профессиональному напору специалиста примерно 15 минут – это очень высокий показатель.

Обе новинки представляют собой как раз блокираторы рулевого вала – очень интересно! Тольяттинский «Бастион» и екатеринбургский «Блэк» предназначены для вазовских «десяток»: именно такой стенд – с рулевой колонкой, «торпедо» и прочими причиндалами от ВАЗ-2110 установлен в испытательной лаборатории. Ждем рекорда?

СМОТРИМ И СЛУШАЕМ

– Нет, рекорда сегодня не будет! – остудил нас капитан М. – Такими замками гораздо удобнее пользоваться, нежели «Гарантом», однако удобство пользования влечет за собой относительную легкость доступа для взломщика. Это не является недостатком: более того, оба замочка – то, что надо! Скажем так, «Бастион» – супер, а «Блэк» – хороший.

Подробнее? Можно и подробнее. Попавший на испытания «Бастион» (ЗР, 2003, №11) выполнен практически безупречно: отличная эргономика, безукоризненно подобранные материалы, высокое качество исполнения. Механизм блокирования хорошо продуман: отжать ригель привычным способом нельзя, поскольку он фиксируется специальным механизмом. Замковая часть отбивает всякие мысли об отмычках – бесполезно.

После подобных дифирамбов становится непонятно – так почему же не будет рекорда? Однако капитан оказался

Ключи – претензий к стране Суоми никаких. Тот, что справа, – от «Бастиона», слева – от «Блэка».

Взятие «Бастиона» – лицевая сторона медали. По понятным причинам «ноу-хау» мы оставляем «за кадром»...



Кодовые диски, шайбы от высверливания – элементы обязательного оснащения современного замочка.

прав: после шести минут борьбы с применением как огромного победитового сверла, так и ма-а-аленьких таких штучек (каких – не скажем) оборонительный бастион пал...

– Ничего удивительного, – пожимает плечами капитан. – Тот же «Гарант» устанавливают где-то снизу, к нему просто так не подлезешь, а здесь – одно удовольствие работать. Зато никакую женщину пользоваться «Гарантом» вы не заставите – она не станет возиться впотьмах да на ощупь с какой-то непонятной железякой. А таким замочком даже просто пощелкать приятно. Да и деваться-то некуда, раз уж тебе его установили. Взял бы себе? Смотря почем – я не верю, что фирма уложится в заявленную сумму «от 3500 руб». А вообще-то замок делали профессионалы – вот, посмотрите...

Из недр раскуроченного замка извлекается множество дисков, шайбочек и еще какая-то мелочевка. Спецы смотрят с уважением на работу коллег – мол, все вязкости и твердости подобраны правильно. А тем временем сломанный «Бастион»... отказывается слезать с захваченного рулевого вала! Идиоматические выражения не помогают – приходится брать палочку-выручалочку, «болгарку» то есть... Боковая скоба разрезана в двух местах – вал свободен.

– Кстати, скоба могла быть и покрепче, – бурчит недовольный капитан М. – Как способ взлома это все равно не годится, но у джентльмена все должно быть образцовым. Ладно, все равно замок классный.

Честно говоря, после удачного «выступления» тольяттинского изделия, екатеринбургское смотрится как-то «не очень». Что скажете, спецы?

– Да, но насколько оно дешевле! – вступаются за «Блэк» спецы. – Своих денег стоит. Слабоват только механизм блокировки: ригель можно отжать. Тут он скорее всего и проиграет «Бастиону» – тот пришлось высверливать «в лоб», а этот попробуем сбоку...

Забегая вперед, отметим, что замковая часть «Блэка» защищена отменно: два сверхпрочных цилиндра застопорят почти любую дрель. Сбоку сверлить поудобнее, но, как говорится, если знать места да учесть ряд нюансов... В общем, возни меньше: итоговое время – примерно четыре минуты.



Забавный момент испытаний. Побежденный «Бастион» категорически отказался уступать свое место «коллеге» – пришлось хватать «болгарку».



Теперь вал охраняется екатеринбургским защитником. Изящества меньше, но хватка хорошая.



«Блэк», в отличие от «Бастиона», требует чуть другого подхода. Но подробности также опускаем...

БЕРЕМ?

Совсем забыли – в обоих блокираторах имеется не только механика, но и электроника! Впрочем, сегодня она нас не интересовала, поскольку в данном случае выполняет функции не противоугонные, а сервисные. В «Бастионе» она предотвращает пуск стартера при работающем моторе, а у «Блэка» на сей случай предусмотрена отдельная кнопка.

Теперь попробуем собрать воедино все отрицательные эмоции. «Бастион» никак не хотел занимать боевой пост – верхний болт отказывался лезть в положенное место. То ли руль надо опускать, то ли «торпедо» снимать... Конечно, если производители замахнулись на конвейерную установку своего детища, тогда дело другое – мечтать не вредно. У «Блэка» несколько неопрятная внешность и, как уже отмечалось, не самое удачное решение блокировки: коли ригель можно отжать, то его обязательно отожмут. Кстати, если жулик вооружен специальным шаблоном, то нужную дырочку он просверлит совсем в другом месте и еще быстрее, чем нам с вами хотелось бы... Впрочем, разработчики «Блэка» полагают, что замок, защищенный от указанных неприятностей, сразу переедет в другую ценовую категорию.

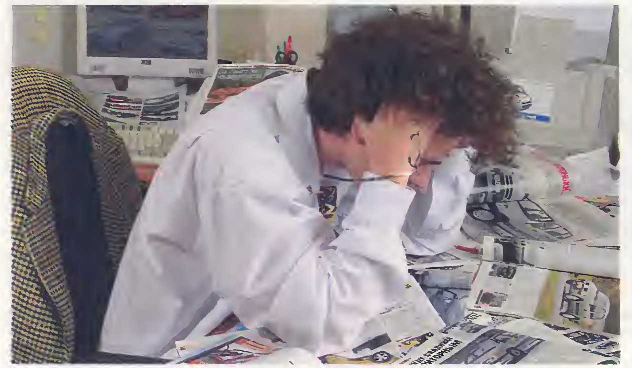
Еще один суперсерьезный вопрос, на который пока нет ответа, носит скорее идеологический характер: а можно ли вообще ставить такие изделия на автомобили? Предвижу искреннее возмущение разработчиков, которые действительно вложили в свои изделия душу, но... Если даже установка безобидной магнитолы порой способна вызвать у завода-изготовителя автомобилей яростную реакцию вплоть до «Снять с гарантии!», «Запретить!» и т. п., то как он отнесется к изделию, блокирующему рулевое управление? Тот же «Гарант» теоретически не способен стать причиной аварии, а здесь – черт его знает... Не зря говорят, что в армии раз в году даже палка стреляет.

Впрочем, о чем мы спорим – ведь изделия уже выпускают и продают в магазинах. С защитными функциями их создатели справились успешно – будем надеяться, что вопросы безопасности проработаны ими столь же серьезно. □

Редакция благодарит лабораторию испытаний ГУ «ЦСА ОПС» ГУВО МВД России за помощь в подготовке статьи.

КАКОВ ВОПРОС – ТАКОВ ОТВЕТ

ИГОРЬ ТВЕРДУНОВ



«Какую машину мне купить?» – на этот вопрос по долгу службы отвечаю чуть ли не ежедневно – читателям, знакомым, знакомым знакомых. Поначалу было приятно: спрашивают, значит доверяют. Потом стало раздражать. И вовсе не потому, что надоело рассказывать об одном и том же: просто трудно давать ответ на бессмысленный вопрос.

Хотите задать вопрос – потрудитесь толково его сформулировать. Чем конкретнее и точнее, тем более исчерпывающий ответ получите.

Итак, вы решили приобрести автомобиль, но в этом деле не слишком сведущи, а потому, наверняка, будете консультироваться у человека знающего. Но прежде чем бежать к нему и спрашивать, придется сформулировать некие граничные условия, причем самому, без посторонней помощи. Здесь советов ждать не от кого.

Первое – презренные деньги. Есть очень небольшой слой людей, для кого автомобиль, даже самый дорогой, – мелочь. Их оставим в покое – такие и вопросов не задают. Для большинства же покупка автомобиля – серьезная трата, и деньги хочется вложить как можно эффективнее. Кто, кроме вас, знает, сколько вы готовы потратить на новую машину? Поэтому первый вопрос, который надо задать самому себе, цена. Заработали, накопили, заняли – определите сумму. Теперь отложите процентов десять (а лучше двадцать). Частая ошибка – покупка машины «из последних сил», без учета того, что обновка сразу потребует денег: страховка, стоянка, зимние шины, техобслуживание... Это справедливо и при покупке в кредит: отдавать банку можно хоть всю зарплату, только кушать-то все равно хочется.

С деньгами определились – теперь разберемся с назначением машины. Сразу забываем про «престижно», «солидно», «круто»! Черед эмоций еще не настал – пусть главенствует рациональное. Где и как вы планируете эксплуатировать машину? Сколько человек и какие грузы возить? По каким дорогам ездить? Конечно, хорошо иметь автомобили на разные случаи жизни: юркий хэтчбек для ежедневных поездок на работу, вместительный мини-вэн для семейных путешествий, могучий «проходимец» для рыбалки и охоты. Увы, такое по силам опять-таки немногим. Большинство же приобретает автомобиль на все случаи жизни. Какие – никто, кроме вас, не знает, как не знает и того, какая дорога ведет к вашей даче и есть ли у вас эта самая дача, сколько человек в вашей семье, какой породы собака.

Думать, взвешивать, рассчитывать – занятие, быть может, не самое увлекательное, но если этим пренебречь, легко стать посмешищем. Вам не приходилось наблюдать, как сияющий свежим лаком импортный седанчик или хэтчбек-обрубок, впрягшись в старенький прицеп, влачит семейство на далекую дачу, да еще по такой дороге, что и «Ниве» мало не покажется? Любит у нас народ махнуть на рыбалку или пикник на приземистом пожирателе километров. Сколько таких приходилось вытаскивать на асфальтовую твердь, калеча их подвеску и обрывая бамперы. Впрочем, модная ныне езда на огромных джипах по городу – из той же оперы.

Разобрались с типом кузова, числом ведущих колес и примерным размером автомобиля? Теперь следующий шаг – привязка к местным условиям. Круг уже очерчен – нужен конкретный тип автомобиля за конкретные деньги. А еще обязательно черный, немецкий... Стоп! Сначала выясним, какой из тех, что подходит нам, можно приобрести в вашей местности. Купить мало – надо еще обслуживать и ремонтировать. Поэтому узнаем, есть ли поблизости сервисные станции, продавцы запчастей. Привезти машину можно и из столицы, но не мотаться же туда за каждой деталькой.

Итак, круг претендентов в очередной раз сузился – теперь-то пора выбирать обивку сидений и фасон литых дисков... Нет, еще не пора. Можно, наконец, поехать в салон, но не для того, чтобы покупать машину, а просто поговорить с продавцом: выяснить условия продажи, гарантии, цены на обслуживание, заглянуть в техцентр. Поверьте, выбор снова резко сузится. Где-то нужную вам машину пообещают привезти через полгода, где-то цены на обслуживание покажутся заоблачными, а где-то отпугнет помятым видом механик «фирменного» сервиса.

А вот теперь задавайте вопросы – если, конечно, они еще остались. Только помните, что отвечать будут не справочные автоматы, а живые люди, со своими вкусами и пристрастиями. А на вкус и цвет, как известно, товарища нет! Воспринимайте такую информацию как пищу для размышлений, а не как руководство к действию.

Да, кстати: теперь можете дать волю чувствам и вдоволь посмаковать цвет, обивку, комплектацию, дополнительное оборудование. Хотя здесь тоже есть над чем подумать. Например, крашенные в цвет кузова бамперы – вещь безусловно, красивая. Но как их уродуют досадные царапины и как недешевы малярные работы. Нужна ли дорогая отделка салона и куча сервоприводов – может взять мотор помощней или кузов попросторней. Стоит ли предпочитать дорогую музыку шинам по сезону? Впрочем, выбор за вами. Только, ради Бога, не опускайтесь до синих фонариков в «писалках» и крупнокалиберных насадок на выхлопные трубы.

Удачной покупки!

P. S. Для тех же, кто своим умом жить не желает и мечтает въехать в рай на чужом горбу, переложив на дядю бремя принимать решения, я давно имею ответ.

– Какую машину купить?

– «Майбах»!

– ???

Каков вопрос, таков и ответ.

ПОПУЛЯРНАЯ ДЮЖИНА

ФЕДОР МАСЛОВ

Четвертый год живет рубрика, в которой мы стараемся вместе с читателями примериться к разным машинам, как правило, не самым дорогим. Между тем российские автолюбители делают свой выбор, подчас удивляя дилеров и аналитиков рынка. Прошлогодние результаты продаж новых иномарок в России весьма красноречиво говорят о всплеске интереса к хорошим машинам. Очевидно, сказалось формирование цивилизованной кредитной системы, да и средний класс стал как будто крепче.

Но независимо от того, относите вы себя к среднему классу или еще нет, окинуть взглядом первую десятку наиболее продаваемых машин будет полезно. Добавим сюда пару очевидных конкурентов – «Шевроле-Ниву» и вазовскую «десятку» – и прицeнимся сразу ко всей дюжине. Итак, располагаем машины в соответствии с количеством продаж...

ВАЗ-2110 – ОТ $6550

Этот автомобиль, наверное, и есть та самая печка, от которой пляшет большинство соотечественников. И хотя по числу проданных машин с «десяткой» не сравнима ни одна иномарка, совокупные годовые продажи последних – одного порядка с моделью-флагманом АвтоВАЗа. Семеро из первых десяти наиболее продаваемых зарубежных авто – одноклассники ВАЗ-2110! Так чем же не устраивает людей машина из Тольятти?

Она объективно превосходит своих корейских конкурентов по многим параметрам – вместимости, экономичности, энергоемкости подвески, производительности отопителя, качеству света, даже удобству посадки. По некоторым показателям, например, максимальной скорости или динамике, не уступает наиболее доступным иномаркам. Однако так же объективно иностранцы предлагают большую надежность! И самое главное – их внешний вид не успел набить оскомину каждому прохожему, а скверный имидж предков – подмочить репутацию.

«ШЕВРОЛЕ-НИВА» – ОТ $10 000

Даже переписывание ценников с долларов на евро не подорвало интереса к новому русско-американскому вседорожнику. Опыт общения с читателями показывает, что на «Шевроле» многие смотрят, как на обычную легковую машину, что нам представляется в принципе неправильным.

Новая «Нива» – это прежде всего вседорожный автомобиль, самый качественный из тех, что разработаны в России, и самый доступный из тех, что несут заграничную эмблему. Однако редакционная «Шевроле-Нива» уж никак не превосходит надежностью и качеством сборки вазовские «десятки», притом что в обслуживании намного дороже. Если вам нужно просто средство передвижения по асфальту – даже с учетом подходящей цены покупка «Нивы» вряд ли целесообразна. Разве что из соображений патриотизма или любви к марке... «Шевроле».



Очень многие из тех, кто прицeнивается к новой, относительно недорогой иномарке, ищут альтернативу именно «десятке» (ВАЗ-2112 – ЗР, 2003, № 3, с. 24).



Если вам хотя бы иногда требуется проходимость, на «Шевроле-Ниву» стоит обратить внимание! В противном случае она может вас огорчить («ШЕВРОЛЕ-НИВА» – ЗР, 2003, № 6, с. 136).



Коли завод во Всеволожске построен – пути к отступлению отрезаны, будут и рестайлинги с фейслифтингами, и развитая сервисная сеть («ФОРД-ФОКУС» – ЗР, 2003, № 3, с. 24).

«ФОРД-ФОКУС» – ОТ $12 000

Среди моделей с зарубежной родословной за первое место на рынке бок о бок борются «Форд-Фокус» и «Дэу-Нексия». Новичок, безусловно, современнее узбекского конкурента, смотрится более стильно и не так примелькался.

Из недостатков, хорошо знакомых нам по редакционному «Фокусу», отметим не самый удачный мотор объемом 1,6 литра. Его возможности воспринимаются как приемлемые, но не более то-

го; двигатель чувствителен к качеству топлива, а его расход колеблется между слегка повышенным и высоким. Есть, конечно, и другие претензии к машине (ЗР, 2003, № 5), однако, несмотря ни на что, перспективы у нее хорошие.

«ДЭУ-НЕКСИЯ» – ОТ $7700

Многолетняя популярность «Нексии» объяснима: иномарка С-класса за эти деньги... Правда, сегодня 10-процентный выигрыш в цене уже не кажется столь значимым, как несколько лет назад.



Низкая цена перестает быть залогом успеха, и все же списывать со счетов «Дэу-Нексия» как одного из лидеров рано («ДЭУ-НЕКСИЯ» – ЗР, 2003, № 5, с. 176).



Кроме высокого технического уровня и разумной цены, важную роль в предпочтениях российских потребителей играет страна-производитель («МИЦУБИСИ-ЛАНСЕР» – ЗР, 2003, № 8, с. 44).



Благодаря «Королле» фирма вышла в лидеры продаж среди марок, хотя и более дорогие «Кэмри» и «Прадо» внесли заметный вклад в общий успех («ТОЙОТА-КОРОЛЛА» – ЗР, 2002, № 11, с. 36).

Зато у машины есть то, чего так не хватает вазовским «десяткам» – имидж достаточно надежного и неприхотливого автомобиля; для нее к тому же всегда найдешь запчасти. Редакционный опыт эксплуатации подтвердил надежность «Нексии» и относительно невысокие эксплуатационные расходы. Из объективных преимуществ отметим хорошую шумоизоляцию, весьма недорогие запчасти и высокую ремонтопригодность. К недостаткам отнесем неадаптированную к российским условиям подвеску, скромный срок службы задних тормозов и посредственную, даже по меркам легковушки, геометрическую проходимость.

«МИЦУБИСИ-КАРИЗМА» («ЛАНСЕР») – ОТ $14 000

Модели суждено уйти с рынка, когда она заняла третью строку в рейтинге продаж новых иномарок. Столь востребованная в России, «Каризма» уступит место новому «Лансеру», призванному заменить прежний «Лансер» и «Каризму» одновременно.

«Лансер», получивший Гран-при журнала «За рулем» на Российском международном автосалоне 2003 года, обещает надолго задержаться в списке лидеров. Собираемые пока только в Японии новые «лансеры» расходятся, как горячие пирожки (поначалу на них вообще записывались в очередь).

Для более детального знакомства с «Лансером» редакция намерена вскоре его приобрести. Как, кстати, и следующего за ним в рейтинге представителя Страны восходящего солнца.

«ТОЙОТА-КОРОЛЛА» – ОТ $13 900

Четвертое место в рейтинге марок по итогам неполного 2003 года. Хотя «Короллу» (седан и хэтчбек) собирают не в Японии, доверие россиян к этой марке на самом высоком уровне.

В «Королле» с двигателем

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ (ПО 5-БАЛЛЬНОЙ ШКАЛЕ)

Для субъективной оценки нашей дюжины мы провели небольшое исследование – попытались оценить внешний вид, эргономику, приспособленность к российским дорогам и условия сервиса, наконец, доверие специалистов к тому или другому автомобилю. В роли экспертов выступили люди, относящие себя к нижней прослойке среднего класса. Результаты привели к пятибалльной шкале и подвели итоги.

ЦЕНА

ВАЗ-2110
"Шевроле-Нива"
"Форд-Фокус"
"Дэу-Нексия"
"Мицубиси-Каризма" ("Лансер")
"Тойота-Королла"
"Дэу-Матиз"
"Тойота-Кэмри"
"Рено-Символ"
"Хёндэ-Акцент"
"КИА-Рио"
"Шкода-Октавия"

Здесь специалисты высказали свое представление о том, стоит машина тех денег, которые за нее просят, или нет.

ТЕХНИЧЕСКОЕ СОВЕРШЕНСТВО

ВАЗ-2110
"Шевроле-Нива"
"Форд-Фокус"
"Дэу-Нексия"
"Мицубиси-Каризма" ("Лансер")
"Тойота-Королла"
"Дэу-Матиз"
"Тойота-Кэмри"
"Рено-Символ"
"Хёндэ-Акцент"
"КИА-Рио"
"Шкода-Октавия"

За техническое совершенство высокую оценку получили две «Тойоты» и «Мицубиси», низкую – «десятка» и «Нексия». Обратим внимание, что из двух «тойот» выше балл у «Короллы» – автомобили оценивались на фоне одноклассников.

ИМИДЖ

ВАЗ-2110
"Шевроле-Нива"
"Форд-Фокус"
"Дэу-Нексия"
"Мицубиси-Каризма" ("Лансер")
"Тойота-Королла"
"Дэу-Матиз"
"Тойота-Кэмри"
"Рено-Символ"
"Хёндэ-Акцент"
"КИА-Рио"
"Шкода-Октавия"

Так эксперты оценили имидж каждой из машин.

ВНЕШНИЙ ВИД

ВАЗ-2110
"Шевроле-Нива"
"Форд-Фокус"
"Дэу-Нексия"
"Мицубиси-Каризма" ("Лансер")
"Тойота-Королла"
"Дэу-Матиз"
"Тойота-Кэмри"
"Рено-Символ"
"Хёндэ-Акцент"
"КИА-Рио"
"Шкода-Октавия"

Самый субъективный параметр – внешность.

ПРИСПОСОБЛЕННОСТЬ К РОССИЙСКИМ УСЛОВИЯМ

ВАЗ-2110
"Шевроле-Нива"
"Форд-Фокус"
"Дэу-Нексия"
"Мицубиси-Каризма" ("Лансер")
"Тойота-Королла"
"Дэу-Матиз"
"Тойота-Кэмри"
"Рено-Символ"
"Хёндэ-Акцент"
"КИА-Рио"
"Шкода-Октавия"

Приспособленность «Шевроле-Нивы» к российским условиям оценили невысоко. Здесь учитывались доступность и стоимость сервисного обслуживания, а также надежность.

1,6 л, на которой приходилось ездить, весьма приятным показался именно мотор – с хорошей современной характеристикой. Обратили внимание на энергоемкую подвеску и довольно просторный салон. Из относительных недостатков – менее «драйверским» стал характер «Тойоты» по сравнению с машиной предыдущего поколения. Остались довольно высокими расценки на обслуживание.

«ДЭУ-МАТИЗ» – ОТ $6200

В целом машинка очень милая. Нормально заводится в морозы, несмотря на малоразмерный аккумулятор, и вообще позволяет ездить, не поднимая капота. Весьма привлекательный аппарат для доставки владельца (или владелицы) на работу в таком мегаполисе, как Москва.

Порадовав вполне приличным качеством сборки и высокой надежностью, редакционный «Матиз» в то же время удивил странными, хотя и очень незначительными уводами вправо при движении по прямой. Только не надо объяснять, что приводы передних колес имеют разную длину и т.п. Машину слегка ведет как на разгоне, так и при торможении двигателем, как при езде по ветру, так и против.

Еще одна болезнь... нет не машины, скорее фирменной сети – дефицит зимних шин, случившийся в преддверии нынешнего сезона.

«ТОЙОТА-КЭМРИ» – ОТ $28 400

Да, да, снова «Тойота», и уже не С-класса. Большая, надежная, с очень энергоемкой подвеской, достойным уровнем оснащения и... «долларовая». Последнее обстоятельство немаловажно с учетом перешедших на евро немецких машин, недавно весьма популярных в этом классе.

«РЕНО-СИМВОЛ» – ОТ $10 600

Хотя формально седан собирают в России, большую часть машин по-прежнему завозят сюда из Турции: так выгоднее. Постоянные читатели, наверное, знают, что в редакции бегает уже второй по счету «Символ». Первый накатал 100 тысяч: читайте материал в этом номере.

Автомобиль исправно трудился без сколь-нибудь серьезных поломок. Самая большая неприятность – дороговизна планового ТО на 60-й тысяче с заменой ремней: удовольствие на $700.

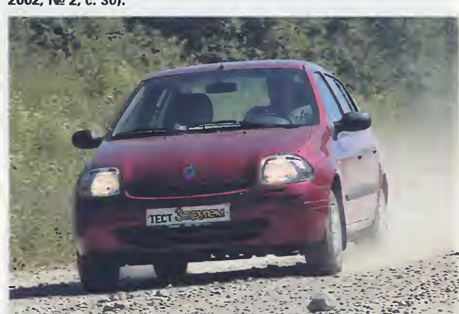
Из относительных недостатков – скромные возможности «печки» и не всеми воспринимаемый на ура внешний вид.



Чтобы сохранить отличные условия гарантии, надо исправно посещать сервис и «отстегивать» суммы, не всегда соразмерные со скромными габаритами «Матиза» («ДЭУ-МАТИЗ» – ЗР, 2003, № 9, с. 192).



«Тойоту-Кэмри» с удовольствием покупают в пику владельцам немецких автомобилей бизнес-класса («ТОЙОТА-КЭМРИ» (ЗР, 2002, № 2, с. 30).



Если бы не спорная внешность, «Символ» стал бы очень опасным конкурентом для «Нексии» («РЕНО-СИМВОЛ» – ЗР, 2003, № 5, с. 176).

«ХЁНДЭ-АКЦЕНТ» – ОТ $10 000

Самый доступный на нашем рынке автомобиль с автоматической коробкой передач, хотя, конечно, есть машины с «механикой».

У машины весьма симпатичный и современный интерьер, отзывчивый мотор, хорошая шумоизоляция. Правда, по нашим меркам, не самая удачная подвеска. Плотная, но относительно короткоходная, на коротких волнах она неприятно пихает водителя, нередко срабатывает до отбойников. Добавим, что такой автомобиль трудится в редакции, так что регулярные отчеты о нем появятся в журнале.



Не слишком состоятельные любители «автоматов» примеряются в первую очередь к «Хёндэ-Акцент», а уж затем к конкурентам («ХЁНДЭ-АКЦЕНТ» – ЗР, 2002, № 9, с. 14).



Очевидное достоинство «КИА-Рио» – выбор из двух кузовов: седана и хэтчбека («КИА-РИО» – ЗР, 2002, № 9, с. 14).



Основные заслуги «Шкоды-Октавия» в прошлом, но уважение к марке поддержит запас народной любви еще какое-то время («ШКОДА-ОКТАВИЯ» – ЗР, 2001, № 5, с. 94).

«КИА-РИО» – ОТ $10 350

Недавний рестайлинг пришелся машине в самый раз. И главное – не внешний вид: у автомобиля по-настоящему заработала подвеска и поубавилось шумов. Впрочем, шумоизоляция все равно осталась на том уровне, когда ее можно считать, скорее, мелким недостатком, чем преимуществом или просто особенностью.

Хэтчбек «Рио» отличается удлиненным задним свесом, так что смахивает на универсал с большим наклоном заднего стекла.

С рыночной точки зрения, интересна гарантия, предоставляемая дилерами – 5 лет или 120 тыс. км. Кстати, «КИА-Рио» тоже есть в редакции.

«ШКОДА-ОКТАВИЯ» – ОТ $14 900

Если несколько лет назад позиции «Шкоды» были весьма сильны благодаря «Фелиции», то сейчас продажи обеспечивает бо́льшая по классу и цене «Октавия». К ее достоинствам все реже относят родство с «Гольфом», во-первых, нет прежней выгодной цены на «почти немецкий» автомобиль, а во-вторых, продажи «Гольфа IV» в последние год-два оставляли желать лучшего.

«Октавия» давно ждет обновления, хотя бы косметического. Ее конек – технологическая простота и надежность, недорогое обслуживание, наличие запчастей. С конструктивной точки зрения – по-немецки строгий и функциональный интерьер, очень вместительный багажник, но при этом совсем небольшой запас в зоне коленей задних пассажиров.

В каком-то смысле положение машины на рынке схоже с «Нексией», с поправкой на цену и породу. Однако, если производитель ничего не предпримет, в следующем году удержаться в первой десятке вряд ли удастся. □

УДОБСТВО, КОМФОРТ

- ВАЗ-2110
- "Шевроле-Нива"
- "Форд-Фокус"
- "Дэу-Нексия"
- "Мицубиси-Каризма" ("Лансер")
- "Тойота-Королла"
- "Дэу-Матиз"
- "Тойота-Камри"
- "Рено-Символ"
- "Хёндэ-Акцент"
- "КИА-Рио"
- "Шкода-Октавия"

Удобство и комфорт эксперты оценивали по собственным ощущениям – почти каждый провел некоторое время в салоне всех автомобилей. Любопытно, что простоватый интерьер еще не означает худшую эргономику – взгляните на оценку «Матиза».

ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА

- "Тойота-Королла" - 24,4
- "Тойота-Камри" - 24,3
- "Форд-Фокус" - 22,4
- "Мицубиси-Каризма" ("Лансер") - 22,3
- "Шевроле-Нива" - 20,6
- "Шкода-Октавия" - 20,5
- "Рено-Символ" - 20,4
- "Хёндэ-Акцент" - 19,3
- "КИА-Рио" - 19,2
- "Дэу-Матиз" - 18,0
- "Дэу-Нексия" - 17,1
- ВАЗ-2110 - 13,3

В итоговой оценке мы расставили автомобили в соответствии с занятыми местами. Результаты опроса не совсем совпадают с рейтингом продаж 2003 года. Но, надеемся, они будут служить подсказкой тем, кто будет выбирать машину в этом году.

Ориентироваться лучше не только на итоговую оценку – она показывает, насколько интересен автомобиль с точки зрения экспертов. Потенциальному покупателю могут быть гораздо полезнее оценки в отдельных номинациях. С ними можно соглашаться или нет, но стоит принять к сведению, что опрошенные имеют богатый автомобильный опыт и ездили на всех представленных здесь машинах.

ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ ТРАНЖИРЫ

ИРИНА РОМАНЧЕВА



Согласитесь, ездить на метро барышне, которая работает в автомобильном журнале, просто неприлично. Поэтому, как следует все обдумав и посоветовавшись с коллегами, решила купить машину. Только вот беда: совершенно не умею копить деньги! Из моего кошелька они, как по мановению волшебной палочки, исчезают на третий день после получения зарплаты. Куда – неизвестно. Что делать? Занимать у друзей? А вдруг не смогу вернуть вовремя, да и крупные суммы у них обычно не водятся. Посему решила пойти другим путем – взять машину в кредит.

ПОКУПАТЕЛИ ВАЖНЫЕ И НЕ ОЧЕНЬ

Автосалонов, которые готовы предоставить клиентам подобную услугу, в столице великое множество. Другой вопрос: каким будет обслуживание? Обзвонив несколько, поняла, что общаться с банком, который, собственно, и должен выдать кредит на приобретение авто, придется самостоятельно. То есть для начала договориться с салоном, потом встретиться с банковскими служащими, дождаться, пока дадут «добро» на выдачу кредита. Еще раз приехать в банк, оформить все документы и только после этого можно отправиться в салон за машиной.

Правда, в паре салонов мне сказали, что существует еще и VIP-обслуживание (в этом случае обязанности по оформлению всех документов берет на себя продавец), но покупательнице «девятки» о нем можно было забыть сразу. Вот если бы я приобрела «Гелендеваген»!..

ОФОРМЛЯЙ С УМОМ

И все же после двухдневных поисков я нашла-таки в столице несколько компаний, готовых взять на себя часть моих хлопот (ни времени, ни желания мотаться из одного конца столицы в другой, оформляя кредит, у меня нет). Свой выбор остановила на «Автомире», хотя примерно такой же набор услуг мне могли предложить в «Инком-Ладе», «Элекс-полюсе» и в некоторых других. Девушка из справочной службы заверила, что самой мне бегать по банкам не придется, более того, пообещала, что, приехав к ним в салон на автобусе, смогу уехать домой на собственной машине. Честно говоря, не очень поверила, но, как выяснилось, зря. Единственное, с чем пришлось столкнуться – выстоять небольшую очередь из желающих взять

автомобиль в кредит (!). Такова сегодняшняя реальность в столице – настоящий кредитный бум, народ так и норовит «урвать» в рассрочку телевизоры, мебель и, естественно, автомобили. Многие дилеры оказались к этому не готовы.

– Дело в том, что большая часть салонов, торгующих автомобилями, формировала кредитные отделы по остаточному принципу, – поделился своими соображениями куратор кредитного направления «Автомира» Лев Шашин. – Сами понимаете, уважающий себя салон не может отказать клиенту в подобной услуге. Мы же считаем программу продажи автомобилей в кредит одним из стратегических направлений. Сейчас можем предложить клиенту около 15 различных кредитных программ. Есть и свое ноу-хау: сами оформляем все необходимые документы, отвозим их в банк, решаем с ним все вопросы. Присутствие клиента требуется только на последнем этапе, когда банк заключает с ним договор на предоставление кредита. И то не всегда: некоторые кредитные схемы вообще не предполагают прямых контактов между клиентом и банком. Так что вас не обманули: кредит, действительно, можно оформить за один день. И тут же получить ключи от нового автомобиля.

ЖИЗНЬ В КРЕДИТ

Сейчас примерно 40% всех наличных продаж в «Автомире» приходится на покупки в кредит. Причем иномарки по такой схеме берут чаще, чем российские машины, – около 50%. Средняя сумма кредита – 20 тыс. долл., всю сумму покупатель выплачивает за два года (хотя можно и дольше). По словам Льва Шашина, в последнее время не брезгают брать автомобили в кредит даже весьма обеспеченные люди. Для них привлекательность этой схемы в том, что не надо изымать из оборота сразу крупную сумму, можно заплатить первоначальный взнос и ездить на дорогой машине, пока остальные деньги продолжают на тебя работать.

Мне на выбор предложили несколько кредитных схем, по которым я могла заполучить вожделенную «девятку». Проще всего взять рублевый кредит: многие банки готовы дать его клиенту, у которого на руках есть хотя бы паспорт и «права». Правда, некоторые требуют еще и копию трудовой книжки, и справку об официальной зарплате. Если решите воспользоваться такой схемой, ответ – дадут ли вам кредит – получите за один день. А решение по выдаче экспресс-кредита обычно готово за пару часов. Одно «но»: ставки по рублевым кредитам достаточно высоки – 21–29% годовых.

С валютными схемами несколько сложнее. От клиента требуется более пухлый пакет документов. Банк захочет увидеть не только ваш паспорт и «права», но еще и военный билет, копию трудовой книжки, справку об официальной зарплате и копию паспорта супруга. Да и ждать, дадут ли «добро» на выдачу кредита, придется чуть дольше – пару-тройку дней. Зато процентные ставки по валютным кредитам существенно ниже – 10–17%.

Есть еще две частности, о которых редко задумываются желающие приобрести машину в кредит. Дело в том, что платить вам придется не только за автомобиль, но и за полную страховку – на ее оформлении всегда настаивают банки. Страховщики же в свою очередь обычно требуют, чтобы на машину была установлена сигнализация. Впрочем, всего этого от клиентов не скрывают и разъясняют, насколько дороже станет после этого автомобиль.

Одна из «фишек» нынешнего сезона – новая кредитная схема «50 на 50». Ее предлагают посетителям многие дилеры, в первую очередь иномарок, и распространяется она, как правило, на автомобили уходящего модельного года. Суть в том, что клиент платит сразу 50% от стоимости машины (плюс цена страховки, естественно), а остальные – в течение года, причем без процентов. И салон внакладе не остается, избавившись от остатков, и клиент доволен…

P.S. В этот раз машину в кредит я «покупала» по заданию редакции, пусть в реальном автосалоне, но в виртуальном режиме. Но после того, как материал был готов, задумалась: может быть и вправду взять автомобиль в кредит? Ведь я на самом деле жуткая транжира…

НЕКОТОРЫЕ СХЕМЫ КРЕДИТОВАНИЯ*

Программа	Сбербанк РФ валютный («Элекс-полюс»)	1 ОВК рублевый «экспресс» («Автомир»)	Пробизнесбанк валютный («Автомир»)
Срок кредита, мес.	24	24	48
Первоначальные затраты, включая страховку за первый год, долл.	1,604	655	1,610
Ежемесячные выплаты, долл.	373–412	344	124
Удорожание за год, долл.	277	914	382
Итого придется заплатить, долл.	6321	7378	7078
Документы	Паспорт, «права», свидетельство о браке, трудовая книжка (копия), справка о зарплате с места работы	Паспорт, «права»	Паспорт, «права», трудовая книжка (копия), справка об официальной зарплате (не является определяющей)
Срок рассмотрения	3 рабочих дня	1–2 часа	1 день

*Автомобиль ВАЗ-21093 стоимостью $5550, страховка, учтенная в расчетах, – приблизительная (может варьироваться в зависимости от возраста водителя, стажа, места проживания и т. д.), стоимость сигнализации не учитывалась.

ДВА ГОДА УСЛОВНО

АЛЕКСАНДР ПОПОВ. ФОТО: АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ

Что ни говори, с сервисом в России не сложилось. За живые деньги еще кое-как обслуживают. А за виртуальные – извините: если и соглашаются, то с большим трудом. Гарантийный ремонт автомобиля – именно такой случай.

ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ

По закону* автомобиль как товар длительного пользования должен обладать известным качеством. То есть служить положенное время безотказно. Случись что, изготовитель устранит неполадку за свой счет. Это и есть гарантия. Впрочем, владелец все же оплачивает возможный брак – авансом, при покупке машины. Ведь производитель закладывает издержки на ремонт в стоимость изделия.

За устранение выявленных недостатков (путем ремонта или замены) у ВАЗа отвечает специальная служба (дирекция по организации поставок автомобилей, запасных частей и техническому обслуживанию). В ее распоряжении – СТО, именуемые ныне ПССС (предприятие сервисно-сбытовой сети).

Перечень, адреса и телефоны предприятий, аттестованных АвтоВАЗом для выполнения гарантийного обслуживания на территории России, указаны в приложении № 1 к гарантийному талону. А в приложении № 2 есть сведения о базовых центрах, уполномоченных принимать решение о замене дефектного автомобиля. Найти последнюю версию списка можно в Интернете по адресу: http://www.autosphere.ru.

С 1 декабря 2002 года АвтоВАЗ установил гарантию европейского уровня – 24 месяца или 35 тыс. км пробега. Одновременно появился новый гарантийный талон. Документ защищен от подделки голографическим знаком и содержит всю необходимую информацию о транспортном средстве, продавце и покупателе. Завод теперь может отслеживать состояние каждого автомобиля. Без талона клиента не возьмет ни одна гарантийная СТО. А вот заключать с ними модный ныне дополнительный двусторонний договор не обязательно. Понять интерес сервисменов просто: привязать владельца новенького автомобиля к своей станции очень выгодно.

*Гражданский кодекс РФ, часть вторая (с изменениями на 10.01.2003 г.); Федеральный закон «О защите прав потребителей» от 17.12.1999 г. № 212ФЗ (с изменениями на 30.12.2001 г.); Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 г. № 196ФЗ (с изменениями на 10.01.2003 г.); «Правила оказания услуг (выполнения работ) по техническому обслуживанию и ремонту автомототранспортных средств». Постановление Правительства РФ об утверждении Правил № 290 от 11.04.2001 г.



Окопались.

Свято место.



Хотят как лучше, могут – как всегда.

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Устраивает ли вас качество автосервиса?

–На что жалуетесь?

АВТОСЕРВИС

- 21% *скорее да*
- 55% *скорее нет*
- 24% *на сервис не обращаюсь*

Ведь стоимость нормочаса они могут устанавливать самостоятельно и, естественно, не мелочатся. Покупателя, соблазненного трехлетним сроком гарантии и скидками на отдельные услуги (эвакуация, прокат и т. д.), обяжут выполнять ТО только у себя, введут ограничения (плату) на часть гарантийных работ. Чтобы клиент не смог улизнуть на сторону, изымут гарантийный талон. Только дело это добровольное.

Несогласным надо знать: аттестованные СТО не имеют права отказать клиенту в гарантийном обслуживании лишь на основании отсутствия договора. Это незаконно! Главное – соблюдать правила, изложенные в Руководстве по эксплуатации автомобиля. Тогда, похоже, права потребителя будут надежно защищены. Так ли это на самом деле? Сев на редакционный ВАЗ-2115, мы посетили несколько гарантийных СТО. Благо, повод для обращения этот аппарат предоставит в любой момент.

ОБЕД ПО РАСПИСАНИЮ

В ОАО «Строгино-Лада» трубку берут сразу, но беседу переносят на сорок пять минут – на станции обед до 13.30. Подкрепившись, стороны договорились встретиться через пару дней в 8.00.

Ни свет ни заря, преодолев первый гололед, оказываемся перед наглухо задраенной дверью административного корпуса «Строгино-Лада». Мастеровые, словно заговорщики, проникают на станцию через боковые ворота. Пристроившись в хвост, проскальзываем


Рабочее место диагноста в «Люблино».


Скрипучий механизм.

внутрь мимо сонного охранника. За стойкой оформления заказов – мрак, на диване для клиентов четверо в рабочих спецовках увлеченно спорят, увольняться им или повременить. В двадцать минут девятого появляются две дамы – диспетчер и кассир.

– По гарантии обслуживать не будем!

– Мы же по записи!

– Ну и что, что по записи? Станцию вчера продали, у нас война, пикеты всю ночь!

Между тем работа в тылу идет полным ходом. Фонтанирует мойка, жужжат подъемники, стрекочут гайковерты. Но все это – за наличный расчет. Эвакуируемся несолоно хлебавши. И не мы одни. «Строгино-Лада» – единственный в Москве базовый центр, где вправе принять решение о замене автомобиля. Куда податься их обладателям? Через месяц вернулись на брошенные позиции: оказалось, на фронте без перемен. Война все спишет?

ВЕЧНАЯ МЕРЗЛОТА

В ОАО «Северянин-АвтоВАЗ» клиентам рады. И делают все, чтобы встречаться с ними как можно чаще. Когда мы захотели избавиться от скрипа педали сцепления, «северяне» охотно пошли нам навстречу. Процедура, предшествующая ремонту, традиционна: запись по телефону, оформление документов, полуторачасовая очередь на мойку, двухчасовое ожидание свободного подъемника и, наконец, диагностика дефекта. Первые два раза нам не повезло. Виновником ошибочно признавали (и заменяли!) трос привода сцепления. В следующий визит дефект попытались одолеть, смазывая «Литолом» и проникающей жидкостью все доступные соединения. Не помогло. Тогда родилась легенда об отсутствующей втулке оси педального узла. С тем нас и проводили, посоветовав купить и поставить копеечную деталь самостоятельно. Однако осмотр в техцентре ЗР показал, что автомобиль укомплектован нужными деталями. Пришлось обратиться в четвертый раз. Поняв, что от нас просто так не отделаться, инженер по гарантии дал команду снять коробку передач. Минут через сорок вылезла неисправность: муфта выжимного подшипника заедала на направляющей втулке. Муфту заменили в сборе с выжимным. А чтобы история не повторилась, «специалист» добавил втулке свободы… слегка ослабив ее крепеж! Ловкий ход! И от скрипа избавил, и винты, надо думать, до конца гарантии не отвалятся. А потом – добро пожаловать на платный ремонт. Сообразительный мастер не остался без поощрения. Напоследок нам все же выставили счет в 130 рублей за диагностику сцепления.

РУЧНАЯ РАБОТА

Долго ждать, пока ВАЗ-2115 снова захандрит, не пришлось. Не успели затихнуть скрипы сцепления, как автомобиль начал дергаться при движении. Вовремя – будет с чем обратиться в ТОО «Люблино-Лада».

Сперва все пошло как по маслу. Вежливый, терпеливый и толковый диспетчер предложила приехать в любой удобный для нас день. Мастер по гарантии обстоятельно расспросил о причинах визита, проверил бумаги и выписал заказ-наряд на диагностику. Охрана дружелюбно задрала шлагбаум, пропустив в цех… мимо мойки! Как же так – машина хоть новая, но грязная. Навалится механик на крыло – обязательно поцарапает. Хорошо, что до первого касания успели задрапировать краску собственным халатом. Засаленный ас в комбинезоне дедушки-танкиста первым делом голыми руками (!) сдернул провод со свечи. Надо же, и разрядом его не шарахнуло. Видимо, сопротивление высокое. А то бы давно понял, что нельзя у работающего впрыскового двигателя проверять зажигание на искру! Для этого существует диагностический прибор и специальные пробники. Не ровен час, модуль зажигания сгорит, а он стоит тыщи полторы. Досыта «наискрившись», но не получив желаемого результата, механик вынул из загашника прибор ДСТ-2М и пробник. Через несколько минут вина модуля была констатирована. Заменять его мы не стали: неисправность требовалась для следующих ревизий. Это известие встряхнуло спеца посильнее 24 кВ – таких ненормальных он еще не видел…

СВОЙ СРЕДИ ЧУЖИХ

Предприятия ООО «Элекс-Полюс Сервис», ОАО «Инком-Лада», ООО «Пикар-Сервис» (он же «Лада-Фаворит») и ООО «Элекс-Полюс Центр» – это как раз те самые СТО, где предпочитают договориться с клиентом тет-а-тет, а потом потихонечку обслуживать себе во благо. Разумеется, каждая на своих условиях, не в них суть. Главное, что «чужим» клиентам незаконно отказывают в гарантийном ремонте.

«Пикаровец» прямо рубанул: мол, плевать, куда там вас завод записал, у нас нормочас 20 долларов, где ТО делали, туда и езжайте! В «Элексе» мялись минут двадцать: дескать, все равно что-нибудь вылезет, платить наверняка придется. А узнав, что у нас лишь безнал, радостно отфутболили в бухгалтерию заключать договор на предоплату. В общем, здесь нарушать закон не боятся. Знает ли об этом АвтоВАЗ?

ДЕЛАЙ КАК Я

Если решитесь воспользоваться гарантийным ремонтом, придерживайтесь следующей схемы:

обращайтесь на СТО письменно, заявление регистрируйте. Если откажут – пошлите заказным письмом;

проследите, чтобы проводились записи в сервисную книжку по окончании работ: какие именно, кем выполнялись, когда; перечень замененных деталей; подписи; печати и т. д. Гарантия на выполненные работы длится 6 месяцев;

отказ от проведения любых работ оформляйте письменно, требуя занесения причин в сервисную книжку;

по закону «О защите прав потребителей» СТО должна приступить к устранению недостатков немедленно после обращения;

срок исполнения заказа с нормативной трудоемкостью работ до 2 нормочасов – в течение одной рабочей смены; до 8 нормочасов – до трех дней. Максимальный срок – 10 дней;

имея копии обращения на СТО и отказа в сервисной книжке на проведение работ, можно обращаться в суд или жаловаться на имя директора «АвтоВАЗтехобслуживания» (445043, Тольятти, Южное шоссе, 115, а/я 1756, директору по организации поставок автомобилей, запчастей и техническому обслуживанию). □



ПОРТРЕТ НАРУШИТЕЛЯ В ИНТЕРЬЕРЕ ДОРОГИ

ИРИНА РОМАНЧЕВА, АНДРЕЙ БОЙКО. ФОТО: АНДРЕЙ БОЙКО

«Возраст, профессия, водительский стаж. На каком автомобиле ездит, причина нарушения ПДД...», – расхаживая по кабинету, редактор называл «приметы», по которым нам предстояло составить портрет нарушителя. «Рост, вес, цвет глаз не интересует?» – пытались пошутить мы. Получив в ответ строгий напутственный взгляд, отправились на очередное задание. Замысел был предельно прост: рассказать народу, какой он – среднестатистический нарушитель. На деле все оказалось куда сложнее. Несколько дней колесили по дорогам сначала с сотрудниками столичной ДПС, а потом ДПС Московской области и выяснили: среднестатистического нарушителя не существует. Правила «обходят» практически все, невзирая на время, место и погодные условия. Так что мы предложим вам не единый портрет нарушителя, а классификацию наиболее распространенных у нас нарушителей ПДД, которых можно встретить на дорогах.

КОЛЛЕКТИВИСТ

Встречается чаще всего. Плюет на Правила не потому, что «очень надо», а за компанию. На дорогах такой тип водителей представлен практически в «массовом масштабе»: по численности популяции коллективисты не уступают льготникам (см. следующий пункт). Отметим еще самый непредсказуемый подтип – коллективист-опасающийся. Этот грубо нарушает Правила с закрытыми (в буквальном смысле слова) глазами. Страшно же!

Именно таких вроде бы жалко больше, чем остальных: делал-то за компанию, а досталось только ему. Нас по-настоящему растрогал один такой «подтип». У него отобрали «права» за разворот через двойную сплошную на Ярославском шоссе, но когда инспектор начал составлять протокол, нарушитель почти рыдал и все повторял, что никому не мешал, что совершал безопасный маневр... «Посмотрите, как водитель расстроился – раскаивается! Жалко!» –



обратились мы к сотрудникам подмосковной ДПС, с которыми стояли на посту. «Знаете, пару недель назад на этом же месте, так же через осевую «Фольксваген» разворачивался, а из области в Москву в это время неслась БМВ. Водитель «Фольксвагена» ее, естественно, не заметил. Результат? Четыре трупа: один в «Фольксвагене», три – в БМВ. Ну как? Вам его все еще жалко?» – с невеселой усмешкой ответил нам старший инспектор ДПС Сергей Филин.

ЛЬГОТНИК

Это вовсе не пенсионер на ржавой «копейке». Нет! У автольготника в кармане припасена охранная грамота от всех гаишников на свете: красная книжица с каким-нибудь узнаваемым «силовым брэндом» внутри, а иногда и с золотым «логотипом» снаружи. Женщин в этой категории не встречается. Льготники – мужчины среднего возраста, в хороших костюмах и с дорогими мобильниками в руках. Машина обычно под стать владельцу: тоже «льготная», дорогая – новая иномарка представительского класса или «навороченный» вседорожник. Часто автомобиль оснащен «мигалками» и «правильными» номерами синего цвета или белыми, но с флажком или хитрой комбинацией букв и цифр. Льготников на дороге так много, что кажется, будто полстраны у нас работает в компетентных органах, правительстве или заседает в разных по масштабу думах, а другая половина «ходит», вернее, ездит, в помощниках. Нам, к примеру, удалось полюбоваться на удостоверение некоего высокопоставленного члена совета ветеранов группы «Альфа». Вы бы видели это наивно-изумленное лицо, когда инспектор остановил его за разворот через двойную сплошную. Мало того, что остановил, так еще и протокол составил. Водитель же, судя по всему, остался при своем мнении: и ему и его джипу закон не писан.

Другой льготник, оказавшийся советником какого-то депутата, долго «давил на жалость»: конец, мол, политической карьере, если его лицо и совсем не льготную «двенадцатую» модель крупным планом напечатают в ЗР. Вот только когда Правила нарушал, причем грубо, о чем он думал? О том, что «корочка» с триколором всесильна? Или рассчитывал «разобраться» с инспектором? А вместо этого – ах, как не повезло – нарвался на журналистов.

Впрочем, больше всего нас позабавил владелец тонированной «Ауди». Он плохо говорил по-русски, но старательно пытался всучить гаишникам вместо документов на машину свое удостоверение. «Служба безопасности! Служба безопасности!» – пытался вразумить нас льготник. «Служба безопасности чего?» – с интересом спросил инспектор. «Всего!!!» – радостно выдохнул нарушитель.

РЕАЛЬНЫЙ ПАЦАН

«Не имеете права! Я через пять минут вернусь, всех порву! Девушка, вы кто такая? А ну, быстро мне свой паспорт! Ты кого снимаешь? Ща, как дам в камеру, мало не покажется! Нет, ты меня понял?! – орал, стоя перед нами владелец тонированной «десятки», для убедительности размахивая руками. – Да, я нарушаю! Всегда! И пьяный за рулем езжу! Я адвокат! Мне все можно! Денег не возьмешь? Тогда протокол пиши, так и пиши: я не ехал! Все!»

Реальный пацан – существо крайне агрессивное и недалекое. Обычно это человек лет 20–28 на «девятке», «десятке» или старенькой иномарке с сильно тонированными стеклами. Спойлер, литые диски и супермощные колонки (так, чтобы машина от музыки дрожала) прилагаются. С Правилами дорожного движения в большинстве случаев не знаком. Впрочем, встречаются и более «продвинутые»: реальный пацан, который где-то когда-то ознакомился с ПДД, но сути дела это не меняет. Представитель данного типа нарушителей искренне верит в то, что Правила написаны для «лохов», то есть всех остальных участников дорожного движения. Он же сможет любую ситуацию «разрулить» при помощи денег или друзей, которые приедут и «всех порвут».

Невменяем по определению, к тому же часто ездит в состоянии сильного алкогольного опьянения. Инспекторы рассказали нам, что того самого «адвоката», чей монолог мы привели здесь, они год назад уже останавливали пьяного, отбирали у него «права». И вот он снова



Одно неверное движение ... итог – ДТП.

за рулем. Мирному автолюбителю встреча с подобным типом может доставить не только неприятные минуты, но даже привести на больничную койку. Перейти на его лексику и тоже пообещать «порвать и моргалы выколоть» дано далеко не каждому. Лучше закрыться в машине, а по мобильнику (если он есть) вызвать наряд милиции.

ЛИХАЧ

Девиз всей жизни: «Быстрее ветра!». Обременен хорошим автомобилем с мощным мотором, а еще запредельным количеством адреналина в крови и ощущением полной неуязвимости и безнаказанности. Нередко лихачи еще и льготники, хотя чаще безграничную уверенность в собственных силах обеспечивает приличный банковский счет. Ездит, скорее, летает, по «встречке», даже если в этом нет никакой необходимости. Разворачивается ровно там, где ему надо, паркуется также. Что такое сигналы поворота и зачем они нужны, не знает в принципе. «Права», скорее всего, купил по сходной цене, поэтому с ПДД не знаком. При этом, если что-то случится, будьте уверены: виноваты окажетесь вы. Свою недолгую, но «яркую» жизнь лихачи чаще всего заканчивают под передним мостом КамАЗа.

НЕРВНАЯ ДАМОЧКА

Не обязательно женщина, хотя представительницы слабого пола в этой категории преобладают. Отличительная черта: ездит по Правилам, но в опасных ситуациях теряется и, независимо от водительского стажа, ведет себя неадекватно, зачастую провоцируя ДТП. Мы наблюдали такую ситуацию (вернее, ее последствия). Морозным утром по Волоколамскому шоссе за рулем «Хонды» ехала приятная дама, как вдруг прямо перед ней со встречной полосы начала разворачиваться «четверка». На скользкой дороге ВАЗ повело в сторону «Хонды». Вместо того чтобы провести сеанс «снижения скорости вплоть до полной остановки», как предписывают Правила, владелица «Хонды» шарахнулась вправо и успешно влетела в дверь двигавшемуся параллельно «уазику». На педаль тормоза нажала только после того, как произошло столкновение. Надо ли говорить, что «четверка» преспокойно укатила по своим делам. Даме же теперь придется оплачивать ремонт и собственной «Хонды», и пострадавшего УАЗа.

Как показали наши наблюдения, встретить нервную дамочку можно за рулем любого автомобиля: от древней «копейки» до нового «Гелендевагена».



Чья «ксива» круче?

А ЧТО ДУМАЮТ В ГАИ?

Начальник отдела административной практики и дознания ГУ ГИБДД МВД России Влвдимир Кузин

Системы градации нарушителей, которую составили журналисты ЗР, или ей подобной у нас нет. Для нас нарушитель – он и есть нарушитель. Только в старом кодексе было деление на злостных (это те, кто систематически нарушает ПДД) и обыкновенных. Это наглядно было видно по отметкам во временном разрешении. К злостному нарушителю отношение со стороны сотрудников ГАИ было соответствующим – применяли более жесткие санкции. Сейчас даже выделить таких нарушителей на месте невозможно – в стране нет единой автоматизированной системы учета правонарушений.

За последние два года у нас зафиксирован значительный рост ДТП, числа погибших и раненых. При том, что количество правонарушений (пусть это не покажется странным) снижается. В 2001 году их было зафиксировано 47 млн., в 2002-м – только 32 млн., а за девять месяцев прошлого года – около 28 млн. То есть «по валу» идет снижение, но это отнюдь не значит, что нарушать Правила стали меньше или что сотрудники ГАИ работают хуже. Тут причины другие.

Да, в силу многих объективных и субъективных причин (мы, например, ушли от практики оформления мелких проступков) количество выявленных правонарушений формально сокращается, но то, что мы видим на дорогах, порядком никак не назовешь. Вот вы в отдельную категорию выделили «коллективистов». Этих людей наказать бывает сложно: «А почему я? Все ведь нарушили, я просто был последним...» Так что инспектор в такой ситуации часто старается сосредоточиться на организации движения, не допустить возникновения пробки, а наказать каждого нарушителя у него просто нет возможности.

Для того чтобы изменить ситуацию, мы готовим предложения по изменениям в КоАПе, и не потому, что кто-то жаждет крови. Ужесточение наказаний – это мера профилактическая, практикуемая с успехом на Западе не первый год. Человек знает, что неминуемо может быть оштрафован на большую сумму, и постарается не нарушать. О «реальных пацанах», которым на всех и на все наплевать, говорить не будем. Их, к счастью, немного и избавиться от них можно.

ТИХУШНИК

Нарушает не часто, в основном по мелочи, и бывает потом сильно мучим угрызениями совести. Обгонять по «встречке» на скорости 150 км/ч не станет, а вот въехать под «кирпич», припарковаться там, где стоянка запрещена, или прокатиться по асфальтированной обочине может. Главный принцип: «Я потихонечку, никто и не заметит!». Надо признать, что тихушниками являются 99,9% российских «законопослушных» автомобилистов.

* * *

К несчастью, единственный, кого, кажется, невозможно встретить на российских дорогах, это водитель, который строго следует Правилам дорожного движения. А ведь ПДД – это закон, который вводится не для того, чтобы гаишникам было чем заняться, а чтобы наши дороги не превращались в поле боя с десятками тысяч трупов и сотнями тысяч искалеченных. Но пока мы сами, каждый из нас, не начнем думать о дисциплине и порядке на дороге, не станем уважительно относиться друг к другу, заботиться не только о собственном «я», но и о других участниках движения – ничего не изменится к лучшему и леденящие душу цифры жертв на наших дорогах будут расти, грозя настоящим национальным бедствием.

Вчитайтесь в эти строки. Персонажи не вымышленные, быть может, узнаете себя. Пора меняться. □

ОСАГО: ЯНВАРЬ НАСТУПИЛ

ИРИНА РОМАНЧЕВА

Вопреки предвыборным заверениям депутатов разной степени узнаваемости, что они автомобилистов в обиду не дадут и Закон об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев ТС отменят, ровным счетом ничего не произошло. Как и планировалось, 1 января 2004 года Закон вступил в полную силу. Так что гаишники после боя курантов, возвестившего о наступлении нового года, с чистой совестью могли вставать вдоль дорог и отлавливать тех, кто не удосужился обзавестись полисами ОСАГО и наклеить на стекло заветный стикер. Улов обещал быть богатым.



СЛОВО НЕ РУБЛЬ – ОТ ДЕПУТАТА НЕ УБУДЕТ

А начиналось все, как водится, за здравие. Первого июля стали действовать некоторые положения Закона. В связи с чем в июле-августе к офисам страховых компаний дружно потянулись автовладельцы, «железные кони» которых нуждались в постановке на учет или в прохождении ТО, а также примкнувшие к ним особо сознательные автомобилисты. Страховщики обрадовались, посчитав, что при такой активности к началу 2004 года большая часть автовладельцев станет обладателями полиса ОСАГО. Не тут-то было! В сентябре по всей стране началась истерика, именуемая предвыборной кампанией, и чуть ли не каждый претендент на место в Думе нового созыва считал своим гражданским долгом перво-наперво пообещать избирателям отмену «автогражданки».

Партия была разыграна отменно. В прошлом номере мы писали: депутаты предыдущей Думы приняли в первом чтении законопроект, предлагающий отложить на год вступление в силу Закона об обязательном страховании гражданской ответственности автовладельцев, при том что у этого документа нет шансов пройти второе и третье чтение. Мы не ошиблись в прогнозе. Судя по всему, народные избранники вообще на какое-то время забыли об «автогражданке». Только 28 ноября – в последний (!) день заседаний – они решили рассмотреть новый законопроект. Согласно ему, штрафы за невыполнение требований Закона начали бы взимать лишь с 1 июля 2004 года (а не с 1 января, как сейчас), проходить же техосмотр и совершать регистрационные действия с автомобилем владелец мог бы без полиса ОСАГО. Самое смешное, как депутаты мотивировали необходимость принятия этих поправок: по их подсчетам, к концу ноября 80% автовладельцев все еще не были застрахованы. То есть думцы попросту заботились об избирателях, пытались вытащить их из болота, в которое сами же до этого загнали…

Страховщики схватились было за голову. По словам президента Российского союза автостраховщиков (РСА) Евгения Кургина, если полис ОСАГО не будут требовать при прохождении ТО и совершении регистрационных действий, с программой обязательного страхования гражданской ответственности можно распрощаться. Закон просто перестанет работать. К счастью, рассматривать абсурдный законопроект никто не стал. Та же Дума отказалась включить в повестку дня последнего заседания «страховые разборки». Впрочем, даже если бы депутаты приняли поправки к Закону, это вряд ли что-то изменило. К тому моменту президент и правительство четко обозначили свою позицию: власти страны категорически против внесения любых изменений в Закон.

ВЕСНА ИДЕТ, ВЕСНЕ ДОРОГУ

Говорят, что в ноябре не захотели перемен просто потому, что запланировали их на конец января. Как заявил первый замминистра финансов Сергей Шаталов, в двадцатых числах января на основании статистики по сборам взносов и выплат компенсаций страховыми компаниями, участвующими в программе ОСАГО, будут подготовлены предложения о снижении базового тарифа. Возможно, к концу апреля текущего года они вступят в силу.

Иначе смотрит на ситуацию президент РСА Евгений Кургин.

– Раньше марта говорить не то что о снижении базового тарифа, вообще ни о каких, даже самых незначительных поправках к Закону не стоит. Дайте Закону поработать в полную силу хотя бы чуть-чуть ! С июля по декабрь действовали лишь некоторые положения Закона. Большая часть автовладельцев занимала выжидательную позицию, не страховала свою гражданскую ответственность, так о какой статистике может идти речь в январе? Собрать более-менее полную и объективную информацию можно будет лишь осенью текущего года. А начинать вести разговоры о поправках к Закону, снижении тарифов, введении скидок для льготников и пенсионеров стоит не раньше весны 2005 года.

Посмотрим, как будут развиваться события, но в общем ждать чуда не приходится. И если вы еще не обременены полисом ОСАГО, бегите скорее страховаться. Штрафы за отсутствие страховки «кусаются»: расстаться придется с 500–800 руб. □



НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ ОТВЕЧАЕТ ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГИБДД МВД РФ, НАЧАЛЬНИК НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ЦЕНТРА ГИБДД МВД РОССИИ **АЛЕКСАНДР ЯКИМОВ**

Ночью на абсолютно пустой дороге меня догнал автомобиль ДПС с включенными проблесковыми маячками и какое-то время ехал за мной. После этого мне дали команду остановиться и оформили нарушение, обвинив в непредоставлении преимущества спецтранспорту. В группе разбора я объяснил, что сирена при этом включена не была, однако начальник отделения ГИБДД Бородинского ГОВД Красноярского края наложил на меня штраф 500 рублей, сославшись на чей-то приказ в ночное время звуковой спецсигнал не включать. Правомерны ли действия сотрудников ДПС и начальника ОГИБДД?

Согласно пункту 3.2 Правил дорожного движения водитель обязан уступить дорогу транспортному средству с включенным проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом. Если специальный звуковой сигнал включен не был, значит, к административной ответственности вас привлекли необоснованно.

По месту жительства я зарегистрирован временно. Приобрел машину, и ее тоже поставили на учет временно, указав в графе «Особые отметки» свидетельства о регистрации дату действия моей прописки. Теперь прописку мне продлили еще на год. Надо ли ехать в ГАИ, чтобы продлить регистрацию машины, или достаточно предъявлять сотрудникам ДПС вместе с документами на машину свой паспорт с продленной регистрацией по месту пребывания (временной пропиской)?

В соответствии со статьей 15 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» регистрация является необходимым условием допуска транспортного средства к участию в дорожном движении и подтверждается выдачей соответствующих документов (в частности, свидетельства о регистрации). Когда срок регистрации автомобиля заканчивается, свидетельство о регистрации становится недействительным, поэтому для его замены вам следует обратиться в подразделение Госавтоинспекции.

Надо ли останавливаться перед знаком STOP, если он установлен на железнодорожном переезде без шлагбаума, но оборудованном светофором (если движение через переезд разрешено)?

Если значения сигналов светофора противоречат требованиям дорожных знаков приоритета, то в соответствии с пунктом 6.15 Правил дорожного движения водители должны руководствоваться сигналами светофора. Это значит, что при включенном на железнодорожном переезде разрешающем сигнале светофора останавливаться у знака 2.5 «Движение без остановки запрещено» не надо.

Работаю на микроавтобусе ГАЗ-3221 (количество мест – 8, категория «В»). С какой скоростью я могу двигаться по дорогам, на которых установлены знаки 5.1 или 5.3?

В соответствии с ГОСТ 27815-88 автомобиль ГАЗ-3221, имеющий 8 мест для сидения, помимо водительского, не относится к автобусам, поэтому с точки зрения Правил дорожного движения он должен рассматриваться как легковой. Следовательно, согласно пункту 10.3 ПДД вне населенных пунктов такому транспортному средству разрешено движение на автомагистралях (дорогах, обозначенных знаком 5.1) со скоростью не более 110 км/ч, на остальных дорогах (в том числе обозначенных знаком 5.3) – не более 90 км/ч.

Для своего УАЗ-452 собрал прицеп, однако в ГАИ его регистрировать отказываются. Почему?

В соответствии со статьей 15 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» транспортные средства, изготовленные в Российской Федерации и предназначенные для участия в дорожном движении на ее территории, подлежат обязательной сертификации согласно правилам и процедурам, утверждаемым уполномоченными на то федеральными органами исполнительной власти. Регистрация транспортных средств без документа, удостоверяющего его соответствие установленным требованиям безопасности движения, запрещается.

У меня собственный КамАЗ. Техосмотр пройден. Однако инспектор ДПС после проверки документов на посту заставил меня в течение 15 минут давить на педаль тормоза, чтобы проверить исправность тормозной системы. Разве можно проверить техсостояние машины на глазок и входит ли это в полномочия инспектора?

Приказом МВД России от 1 июня 1998 г. № 329 (зарегистрирован в Минюсте России 4 июня 1998 г., регистрационный № 1534) сотрудникам дорожно-патрульной службы запрещено проверять техническое состояние транспортных средств, прошедших в установленном порядке государственный технический осмотр.

Мне 17 лет, прошел обучение в автошколе. Экзамены сдал, однако сотрудник ГИБДД сказал, что за водительским удостоверением надо прийти, только когда исполнится 18 лет. Действительно ли это так, ведь до дня рождения еще почти полгода?

Сотрудник Госавтоинспекции прав. Правила сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 г. № 1396, предусматривают, что водительское удостоверение кандидату в водители, сдавшему экзамены на получение права на управление транспортными средствами категорий «В» и «С» в возрасте 17 лет, выдается по достижении им восемнадцатилетнего возраста.

В г. Аркадак Саратовской области ГИБДД требует покупать огнетушители только в местной пожарной части, причем для легковых машин – емкостью не менее 2 литров в металлическом корпусе, опломбированными. В противном случае водителей штрафуют! На каком основании?

В данном случае сотрудники Госавтоинспекции не имеют никаких оснований привлекать водителей к административной ответственности. Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения не устанавливают требований к техническим параметрам огнетушителей, которыми комплектуют транспортные средства.

ЗАДАЧИ ПОДГОТОВИЛ: **ДМИТРИЙ МИТРОШИН.** ИЛЛЮСТРАЦИИ: **СТАНИСЛАВ ИЛЬИНСКИЙ**

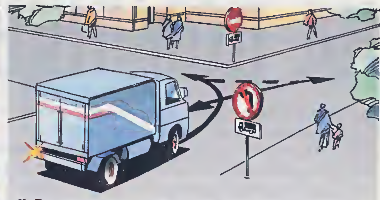


I. Нарушит ли Правила водитель легкового автомобиля, если обгонит грузовик?

1 – да

2 – да, если скорость грузовика не менее 50 км/ч

3 – нет



II. Разрешен ли такой маневр водителю грузовика с наклонной белой полосой на синем фоне?

4 – да

5 – да, если при развороте водитель не въедет на примыкающую дорогу

6 – нет

2,5м

20м

III. Разрешена ли остановка?

7 – да

8 – да, если она связана с загрузкой или разгрузкой транспортного средства

9 – нет



IV. Нарушает ли Правила водитель трактора, продолжая движение прямо?

10 – да

11 – да, если не уступит дорогу автомобилю

12 – нет

V. Можно ли водителю грузовика начать в этом месте обгон трактора, движущегося со скоростью 40 км/ч?

13 – да

14 – да, если обгон будет закончен до начала поворота

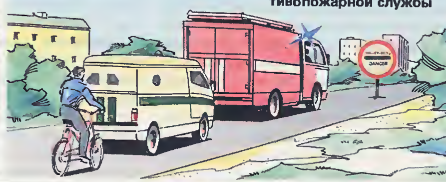
15 – нет

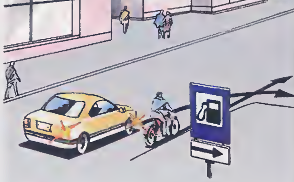
VI. Каким транспортным средствам разрешено движение дальше?

16 – всем

17 – только автомобилям

18 – только автомобилю государственной противопожарной службы





VII. Если водитель автомобиля проедет вторым, он:

19 – нарушит ПДД

20 – не нарушит ПДД

VIII. В какой последовательности механические транспортные средства покинут перекресток?

21 – трамвай, мопед, легковой автомобиль, автобус

22 – мопед, трамвай, легковой автомобиль, автобус

23 – трамвай одновременно с автобусом, мопед, легковой автомобиль

24 – трамвай, легковой автомобиль, автобус

Ответы на с. 213

НА ПОМОЩЬ!

АНДРЕЙ ПИРОГОВ, ВРАЧ-ХИРУРГ

Вместо пролога приведу случай из собственной практики – в 300 км от Москвы на одной из южных магистралей. Ранняя осень, дорога спокойная – в общем, идиллия… Вдруг машины передо мной начали притормаживать, а затем и вовсе остановились. Пройдя вперед вдоль колонны, обнаруживаю причину остановки. Ею оказалась некогда симпатичная, а сейчас похожая на рыбу-камбалу «Ауди», выскочившая на слепой обгон по встречной полосе и встретившаяся с «Газелью»…

Помощь помощью, но не бросайте собственную машину где попало! Обращали внимание, как ставят свою машину при ДТП многоопытные сотрудники ГАИ? Их автомобиль «прикрывает» место аварии – чуть позади, чуть развернут, на передаче и стояночном тормозе, с включенной «иллюминацией». Если кто-то и «припаркуется» следующим, до участников ДТП вряд ли достанет. Это особенно актуально, когда речь идет о сбитом пешеходе. Поставив свою машину подобным образом, непременно высадите из нее пассажиров. Если же нужды в прикрытии нет, продвиньтесь чуть вперед и на обочину – и вам безопаснее, и не помешаете никому. В общем, не пытайтесь увеличить доходы бюро ритуальных услуг своим личным участием – они в последние годы и так неплохо зарабатывают.

То, что водитель «Газели» отделался легким испугом, я понял сразу. Он стоял рядом с «Ауди» – бледный и взъерошенный, но вполне целый и невредимый. А вот «аудисту» повезло гораздо меньше. Замурованный искореженной дверью, он занимал вынужденную позу – левая нога подтянута к подбородку, и периодически мычал нечто невразумительное. Возле водительской двери стояли другие водители числом до десятка и сосредоточенно ее дергали-ломали-гнули подручными средствами. Все они были дюжими парнями, однако дверь крепко зажало, и она никак не поддавалась.

Как оказалось, «скорую» и ГАИ уже вызвали. Я попросил одного из остановившихся водителей сходить к моей машине за аптечкой, укомплектованной по своему разумению.

Отправившись без своей аптечки, я зря потратил время. Да, в любой машине имеется штатный набор, но о его «достоинствах» мы говорили (ЗР, 2003, № 10). В общем, позаботьтесь о содержимом аптечки заранее и всегда берите ее с собой, направляясь к месту происшествия – не утянет.

Обойдя «Ауди» с другой стороны, я убедился, что здравая мысль кого-то уже посетила – один из собравшихся без усилий открыл пассажирскую дверь.

Прежде чем совершать подвиги, обратите внимание, нет ли очагов воспламенения, не собирается ли что-нибудь обрушиться и т. п. Двигатели пострадавших автомобилей необходимо немедленно заглушить, причем желательно скинуть (отрезать или оторвать) «плюсовую» клемму. А любой неустойчивой конструкции постарайтесь придать устойчивость – заклинить, подпереть запаской и т. д.

Водитель был в сознании, бледен, дрожал крупной дрожью и жаловался на боль в ноге. При этом возбужденно жестикулировал и вертел головой. Что ж, шейный отдел позвоночника, скорее всего цел – значит, извлекать можно. Максимально отодвинув пассажирское сиденье и откинув спинки обеих передних кресел, удалось аккуратно вытащить его.

Извлекая пострадавшего, как можно меньше поворачивайте и сгибайте его конечности и тело. Одному это сделать сложно – нужны помощники. В идеале необходимо фиксировать голову специальным воротником для иммобилизации шейного отдела позвоночника (фото 1). В некоторых странах это делают при любой ситуации – высок процент повреждений позвоночника, не выявляемых сразу. Освободив пострадавшего, его необходимо уложить на спину на ровный участок поверхности, предварительно подстелив туда что-нибудь.

Водитель сел на землю, подтянув к животу левую ногу, и обхватил ее за колено: стало заметно, что одна голень короче другой. Я сделал инъекцию ксефокама из своей аптечки.

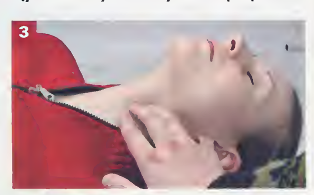
Тот, кто когда-нибудь ломал кости, знает, что это не просто больно, а о-ч-чень больно. Да и любая травма – прежде всего боль! А перемеще-



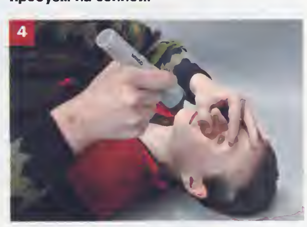
1. Чтобы зафиксировать шейный отдел позвоночника, поможет так называемый воротник – его можно изготовить из подручных средств.



2. При осмотре начинают с простого – прощупывают пульс на лучевой артерии…



3. …Если не прощупывается на лучевой – пробуем на сонной.



4. Если все равно не прощупывается – проверяем реакцию зрачка на свет. Дай бог, чтобы он сузился…



5. Очень часто страдают нижние конечности, в том числе – голень. В этих случаях накладывают шину с захватом голеностопного и коленного суставов.

ние, даже самое осторожное, может привести к болевому шоку. Во всех пособиях фигурирует чудесное слово «обезболить», но нигде не сказано, чем. Скажу сразу – простым смертным остаются неучетные ненаркотические анальгетики: анальгин в инъекциях, кеторол, ксефокам – последний я вожу с собой. Форма не очень удобная (он выпускается в виде порошка, который необходимо разводить) и, кстати, дорогая. Но на безрыбье и рак щука.

Дрожь почти сразу прекратилась, а лепет стал более отчетливым – дескать, ну вот, опять я буду виноват… Успокоив его тем, что ответственность за ДТП – тоже признак жизни, приступил к более подробному осмотру. Следов крови нигде нет, дышать не больно, ребра при осмотре не крепитируют (не хрустят, то есть…). Правой ногой может двигать, бережет только левую. А вот для осмотра левой голени мне снова очень пригодилась штатная аптечка: чтобы разрезать штанину, я взял оттуда ножницы. Левая голень действительно укорочена и искривлена, однако раны с торчащими обломками нет – перелом закрытый.

Даже при поверхностном осмотре можно увидеть, дышит пострадавший или нет, есть у него повреждения (переломы) конечностей, кровотечения и т. д. Определите, в сознании ли раненый, задав ему любой вопрос. Если нет сознания – проверьте пульс на лучевой артерии (фото 2), если он не определяется, на сонной (фото 3). Если нет пульса и дыхания, проверьте реакцию зрачка на свет (в темное время суток поможет фонарик) – он должен сузиться (фото 4). Если зрачок не реагирует – займитесь другими пострадавшими…

Следующий пункт программы – иммобилизация конечности. Шин, понятное дело, ни у кого не оказалось – пришлось отправить добровольных помощников за подручными средствами.

Сломаться может все – конечности, ребра, позвоночник. Панацея одна – иммобилизация, она же – фиксация определенным способом. При переломе конечностей нужны шины с иммобилизацией двух соседних суставов (фото 5). При переломе ребер надо попросить пострадавшего максимально выдохнуть – и плотно замотать грудь широким бинтом. При переломе позвоночника понадобятся специальные шины, шесты, носилки. В реальности – просто поменьше ворочайте пострадавшего до прибытия медиков…

Нам повезло – подъехала «скорая», и я передал пострадавшего коллеге, который быстро и грамотно иммобилизовал конечность штатными шинами, как и положено, захватив один сустав (коленный) выше и один сустав (голеностопный) ниже сломанных костей голени.

Теперь, когда все благополучно закончилось, немножко «алаверды». При ДТП многое зависит от темперамента «спасателя». Крайние варианты – от полной его пассивности до гиперактивности. Первым, честно говоря, советовать ничего не хочу, хотя в Уголовном кодексе РФ, принятом 24 мая 1996 года, имеется статья 125 «Оставление в опасности», предусматривающая наказание до года исправительных работ… Вторым же напомню – эмоции не должны мешать вам думать. Перед глазами так и стоит десяток сосредоточенных мужей, усердно расковыривающих заклиненную водительскую дверь «Ауди». Начните с того, что попросите вызвать ГАИ и «скорую» – при нынешнем уровне мобильной телефонизации это несложно. Как правило, у места аварии останавливается не один человек, так что можно распределить действия. Если беда застала вне зоны приема, кто-то должен воспользоваться старым дедовским способом – на максимальной скорости до ближайшего поста ГИБДД.

А если дела совсем плохи? Честно говоря, успешные реанимации встречаются реже, чем безуспешные. Тем не менее, знания лишними не бывают. Но об этом – в следующий раз.

СТРАШИЛКИ ХИРУРГА ПИРОГОВА

Приступая к осмотру потерпевшего, настройте себя на то, что вы увидите малопривлекательное зрелище. Впрочем, с появлением программ типа «Дорожного патруля» людей, полагающих, что травмы проявляются благородной бледностью и страдальческим выражением лица, уже не осталось. И тем не менее… Внешний вид больного не всегда соответствует (точнее, почти никогда не соответствует) прогнозу для жизни. Например, при хлыстовой травме (резкое сгибание головы с последующим резким разгибанием, что вызывает отрыв спинного мозга) внешних повреждений может не быть, а пострадавший мертв. А ручьи крови, стекающие по лицу, нередко бывают следствием неопасных порезов осколками стекла.

Мы живем в век болезней урбанизации, поэтому аллергиков среди нас немало. Если пострадавший в сознании, задайте вопрос, принимал ли он когда-нибудь препарат, который вы собираетесь вводить, либо препараты из той же группы (аспирин, анальгин, баралгин, цитрамон). Не было ли когда-нибудь аллергических реакций?

Положите к себе в аптечку несколько пар латексных перчаток. Вирусные гепатиты, ВИЧ-инфекция и прочие страшилки вам не нужны. □

ДЕЛО О ФИГОВОМ ЛИСТКЕ

СЕРГЕЙ ВОЛГИН



В ОЖИДАНИИ ЧУДА

Когда Юрий Л. прошлым летом обратился в редакцию, мы поначалу даже засомневались в правдивости его слов. Как выяснилось, напрасно.

Несколько лет назад Юрий приобрел автомобиль «Додж» и, естественно, сразу же застраховал его. И не где-нибудь, а чуть ли не в самой разрекламированной в Москве страховой компании. Свой первый автомобиль «Форд» он тоже страховал там по риску «гражданская ответственность». За год страховых случаев не возникало, но вежливость и обходительность менеджеров компании хорошо запомнились, поэтому после покупки второго автомобиля Юрий обратился сюда же. Только теперь автомобиль был застрахован по полной программе – от угона, ДТП и на гражданскую ответственность. Цена, конечно, немного удивила – за весь пакет Юрию пришлось заплатить почти 900 долл. Многовато, если учесть, что автомобиль оценили в 7 тыс., а гражданскую ответственность – в 5 тыс. долл. Но компания-то серьезная, значит, знают, что делают. Да и люди такие приятные...

Но на этот раз случилась беда – автомобиль угнали! Сразу же обратился в милицию, затем – в страховую компанию. И вот здесь-то началось... Потерпевшего заверили, что никаких проблем нет и, как это указано в договоре, в течение 20 дней ему выплатят всю сумму. Прошло три недели, однако никаких денег Юрий не получил. Позвонил в компанию, где ему вежливо ответили, что вообще-то такие дела быстро не решаются – придется подождать... «пару-тройку месяцев». Когда и они остались позади с тем же результатом, Юрий обратился в редакцию.

ВТОРОЕ ПРАВИЛО О. БЕНДЕРА

Как я уже сказал, сначала возникли сомнения: так ли все обстояло, как это представил нам Юрий? Но услышав название компании, созвучное с национальным словом «фига», все стало ясно. По нашим сведениям, Юрий оказался далеко не первым, у кого возникали проблемы с этой страховой компанией. В Интернете есть даже специальный сайт, где общаются обиженные клиенты. Поэтому очередное расследование задумали посвятить методам этой славной фирмы, которую в дальнейшем будем именовать «Фигой».

Прежде чем писать претензию или обращаться в суд, мы решили съездить вместе с Юрием в эту «Национальную страховую фигу». Конечно, не рассчитывали на быстрое и положительное разрешение конфликта, но почему бы не попробовать? К сожалению, диалога вообще не получилось. Непредставившийся молодой человек сразу дал понять, что денег Юрию платить никто не собирается. Во всяком случае, те, которые оговорены в полисе. И уже тем более в течение 20 дней, предусмотренных договором. В лучшем случае, в январе-феврале следующего года... А может, еще позже... На вопрос «А как же с требованиями Правил страхования?» нам ответили предложением обратиться в суд.

Логика таких «страховщиков» в общем-то понятна – дела в суде рассматриваются долго. И решения (в лучшем случае) клиент дождется не раньше чем через полгода, а то и через год. А к тому времени деньги в принципе можно «прокрутить» не один десяток раз, так что выплаты по решению суда окажутся малозаметными для компании. Это в худшем случае. В лучшем – клиент устанет ждать и согласится на любую сумму...

Все это пришлось объяснять Юрию: если пойдем в суд, на быстрое получение денег рассчитывать не приходится. Он оказался человеком принципиальным, а, кроме того, сумма, которую ему предложили получить через полгода, была намного меньше той, что значилась в полисе.

К ПУГОВИЦАМ ПРЕТЕНЗИЙ НЕТ!

Как обычно, мы начали с того, что написали письменную претензию и снова отправились в «Фигу». Принять претензию у нас отказались и сделали это только после долгих пререканий, хотя никаких доказательств того, что она принята именно «Страховой фигой», а не случайным прохожим на улице, у нас все-таки не было. Так что сразу же после посещения компании мы отправили второй экземпляр претензии заказным письмом с уведомлением о вручении.

Ответ не заставил себя долго ждать. По прошествии ровно двух недель эта самая «Фига» сообщила: «для принятия решения о сумме, подлежащей к выплате» просим предоставить «документы, подтверждающие установку дополнительной противоугонной системы со звуковой сигнализацией». О том же, когда будут выплачены деньги и в каком размере, в письме ни слова (между прочим, в соответствии с полисом в случае, если на автомобиле не установлена сигнализация, размер страхового возмещения может быть уменьшен на 20% – не более того). Такой ответ уважаемой страховой компании лишний раз убеждал нас, что никаких выплат в установленный срок она производить не собирается. Скорее всего, как в известной миниатюре Аркадия Райкина – просто тянут время. «Костюм развалился? Но ведь к пуговицам нет претензий!» Так что нам не оставалось другого выхода, как обратиться в суд.

И вот, наконец, назначен день судебного заседания. Первое, что сделали ответчики, – заявили ходатайство о передаче дела в суд по месту, где находится их компания. Вроде бы обычная, рутин-

ная процедура, и не все ли равно, где будет проходить процесс... Но как-то очень активно настаивал на этом юрист страховщиков, а наш судья неожиданно заупрямился – в ходатайстве отказал. И тут ответчик тоже удивил: его представитель неожиданно заявил, что «не совсем понимает, зачем мы здесь собрались, ведь наша компания уже давно готова выплатить все, что должна по полису». И даже якобы направили Юрию письмо об этом! Представитель продолжал настаивать: готовы выплатить все причитающееся по договору, без каких-либо оговорок по срокам! В итоге прямо в зале заседаний договорились, что буквально на следующий день соберемся в офисе компании и заключим мировое соглашение, по которому «Фига» выплатит Юрию все, что должна была сделать сразу.

Честно говоря, не очень-то верилось в искренность слов представителя. Конечно, нам еще немного помотали нервы – в назначенный день в офисе никто не брал телефонную трубку, у их представителя почему-то оказался выключенным мобильный и т. д. Но, в конце концов, встреча состоялась, и Юрий получил деньги. Правда, почти с полугодовой задержкой...

Так закончилось это дело. Каковы его уроки? К сожалению, иногда даже широко рекламируемые компании поступают, мягко говоря, непорядочно – отказываются исполнять возложенные на себя обязанности. Предлагают в несколько раз уменьшенную сумму, да и ту «послезавтра», а не соглашаетесь – «идите в суд». И ведь многие соглашаются! Куда деваться – чтобы получить свои деньги через суд, потеряешь немало времени, сил и денег, а результат предсказать трудно. Увы – «самым справедливым судом в мире» наш назвать мало кто решится. Не зря же ответчики требовали перенести слушания в суд по месту своей регистрации – видимо, там у них были все основания рассчитывать на «объективность» и «неподкупность» служителей закона. Не удалось? Тогда и решили пойти на мировую. Неизвестно, что за судья попадется, вдруг – принципиальный, и тогда, если судиться дальше, сумма убытков может вырасти (туда могут отнести расходы на различные экспертизы, госпошлины, штрафы, убытки истца и еще многое другое). А мировое соглашение есть некий компромисс: вы убираете часть требований, а мы выплачиваем то, что должны. Правда, сразу возникает вопрос: зачем все это? Почему сразу не повести себя порядочно? Несолидно как-то, господа...



НАЧНИ С СЕБЯ

МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

Говорят, что когда-то, очень давно наш предок – некий древний макак – вдруг встал перед кем-то на задние лапки, после чего и вышел в люди. По своей ли воле он туда вышел – дело темное, но родословную всем «гомо сапиенс» подпортил основательно. Однако наступает год Обезьяны, а потому не лишним будет повнимательнее всмотреться в некоторые «сугубо обезьяньи» черты». Для этого совсем не обязательно идти в зоопарк...

Пресловутое внешнее сходство – дело десятое. Куда интереснее смотрится, например, обезьянье пристрастие к эдаким образцово-показательным «проработкам» – это когда пахан на «партсобрании» стаи лупит неугодного ему соплеменника... Мало того – рядовые члены «партии» из зала радостно ему подсобляют, причем не морально, а физически. Эту подпрограмму из нашего подсознания так никто и не стер – бывалый чиновник легко направит гнев им же созданной очереди на какого-нибудь клиента: мол, долго возится. И мы орем на неуклюжего очкарика, который никак не отъедет от бензоколонки, потому что ему, видите ли, недолили бензину или неправильно выдали сдачу...

А что делает макак, не пробившийся в паханы, но желающий хоть как-то возвыситься над толпой? Он хватает пустую канистру и начинает лупить по ней всеми свободными конечностями... Что ж, мы переняли и это, но пустым канистрам с некоторых пор предпочитаем сирены, «квакалки» и прочую кричащую муру. Хуже другое – братья меньшие, в отличие от нас, умели гасить конфликты с себе подобными именно на этой стадии. Скорчить страшную рожу, проорать или прошипеть что-то эдакое – это всегда пожалуйста, а вот кровь проливать из-за ерунды – что мы, люди, что ли?

Так как нам обустроить макаков? У зоологов ответ уже есть. Взяли они как-то из обезьяньей стаи рядового макака и обучили «хорошим манерам»: в частности, вручили хитроумную кормушку с бананами и показали, как в нее лазить. Поумневшего примата вернули к сородичам, однако те и не подумали перенимать стахановский опыт. Мало того, как только гордый собой новатор доставал из кормушки очередной банан, то неизменно подвергался экзекуции и оставался воспитанным, но побитым и голодным. Зато когда на аналогичные курсы забрали косматого пахана, то по возвращении на историческую родину он стал объектом для подражания, а кормушкой быстренько научились пользоваться все.

Отсюда любопытный, но печальный вывод: похоже, личным примером соблюдения ПДД на толпу не воздействовать... Нужен высокопоставленный макак «в законе», который первым из всех приматов перестанет пересекать сплошные и на глазах у всей стаи самолично расколотит кокосовым орехом персональную синюю «мигалку»... Где бы его только найти – в мэрии? В МВД? В Думе?

Короче говоря, пресловутое недостающее звено между обезьяной и цивилизованным человеком – это как раз мы. И если нам хочется в сторону цивилизации, то придется начать с себя. А Новый год – подходящий для этого момент...

Иначе вряд ли обезьяна будет когда-либо гордиться своими потомками. Нами, то есть...

ФИНИШ С ПРОДОЛЖЕНИЕМ

СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ, АНАТОЛИЙ КАРПЕНКОВ

Мы вновь возвращаемся к нашей неразлучной парочке «Рено» – «Дэу». На этот раз виновник торжества «Символ», пересекший финишную черту. А раз так, пора сравнить затраты на каждого за зачетные 100 000 км.

«ДЭУ-НЕКСИЯ»

Опередившая «Рено» на 26 тыс. км, «Нексия» продолжает безотказно выполнять свою главную функцию: прибывать в нужное место в заданное время. Дополнительно к плановой смене фильтров, масла и ремня ГРМ при ТО-11 и 12 пришлось заменить лампы габаритного огня, стоп-сигнала, щетки стеклоочистителя и «зазвеневший» внутренней перегородкой резонатор. Правда, здесь не обошлось без «хирургического» вмешательства – настолько мертво заржавел стык между резонатором и глушителем.

Несмотря на два с половиной года активной круглогодичной эксплуатации, кузов сохранил пристойный внешний вид: ни одного намека на ржавчину даже там, где краска сколота камешками. В салоне не слышны «сверчки», хлюпанье и «вздохи» панелей обивки и других элементов интерьера, характерные для отечественных автомобилей с гораздо меньшим сроком службы.

Самые заметные признаки зрелого возраста: слегка возросший масляный аппетит двигателя (1 л на 10 тыс. км) и «уставшая» подвеска. «Нексия» стала вяло демпфировать дорожные неровности, увеличились крены и раскачка кузова в поворотах. Собственно говоря, работоспособность подвески по результатам диагностики сохранилась на 60%, и автомобиль можно бы эксплуатировать дальше. Но «корма» нашей подопечной обременена 90-литровым газовым баллоном, а еще довольно массивным тягово-сцепным устройством. Чтобы сохранить или несколько увеличить дорожный просвет «Дэу», мы решили поэкспериментировать с упругими элементами подвески. От проставок под стойки и амортизаторы отказались,

DAEWOO NEXIA

Изготовитель:	«УЗДЭУАВТО»
Год выпуска:	2000
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с марта 2001
Пробег на момент отчета:	126 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале:	2001, № 6, 9; 2002, № 3, 7; 2003, № 5

Лампы габаритных огней (40 тыс. км).

Щетки стеклоочистителя (75 тыс. км).

Ветровое стекло (50 тыс. км).

Втулка рулевого вала (20 тыс. км).

Концевики дверей (50 тыс. км).

Антенна (50 тыс. км).

Трапеция стеклоочистителя (100 тыс. км).

Тормозные барабаны (50 тыс. и 100 тыс. км).

Тормозные диски (100 тыс. км).

Задние тормозные колодки (50 тыс. и 100 тыс. км).

Механизм переключения КП (90 тыс. км).

Сцепление в сборе (90 тыс. км).

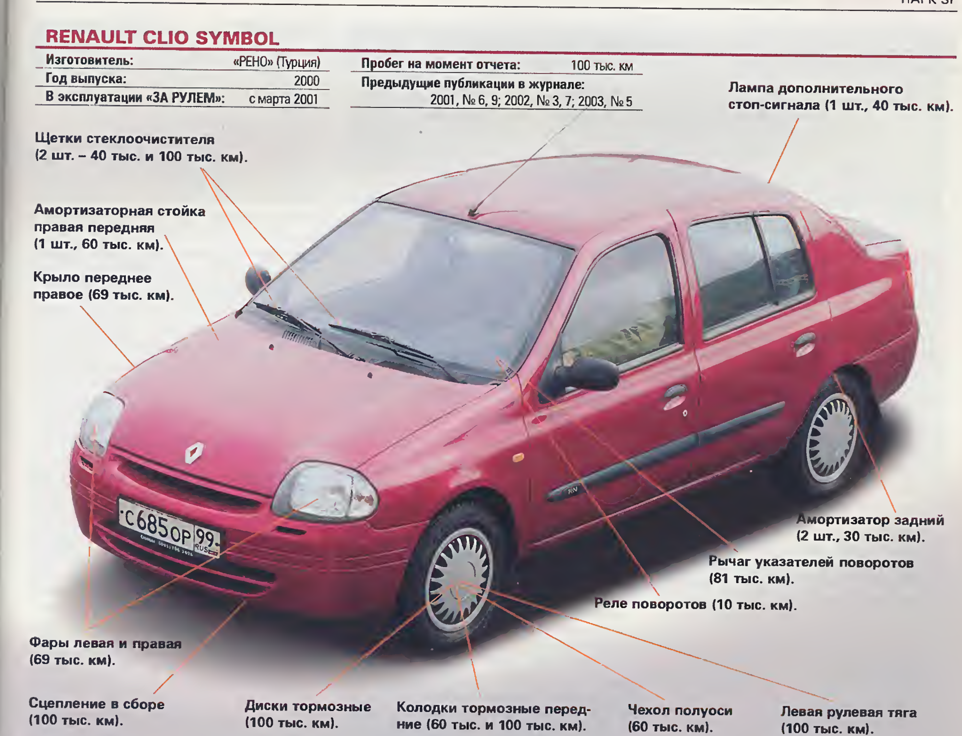
Стойка стабилизатора (90 тыс. км).

Колодки передние (40 тыс. и 70 тыс. км).

Тормозные суппорты (100 тыс. км).

RENAULT CLIO SYMBOL

Изготовитель:	«РЕНО» (Турция)
Год выпуска:	2000
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с марта 2001
Пробег на момент отчета:	100 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале:	2001, № 6, 9; 2002, № 3, 7; 2003, № 5



Пробег 100 тыс. км для этих машин – не итог, а начало новой жизни.

поскольку установка нестандартных колес не предусматривалась, как, впрочем, и езда по пересеченной местности. Кроме того, такой способ увеличения клиренса, как правило, плохо влияет на устойчивость и управляемость.

Модернизацию подвески провели поэтапно. Вначале установили задние пружины от «Эсперо». Наиболее просевшая часть автомобиля приподнялась, и на ходу он стал более собранным. Но мы пошли дальше. Новые стандартные пружины передних стоек дополнили амортизаторами «Боге» с газовым подпором. Задней подвеске подошли пружины фирмы VOG от «Опеля-Вектра» и гидравлические амортизаторы той же «Боге». Это сочетание и придало необходимую упругость подвескам. К тому же машина заметно приподнялась над дорогой, словно забыв про избыточный вес.

«РЕНО-КЛИО СИМВОЛ»

Долгожданный пробеговый юбилей наступил как-то буднично. Минуло лето, наступила осень, и одометр, день за днем, подобрался наконец к заветным цифрам – пора подводить итоги. Боюсь, они лишены какой-либо интриги, по крайней мере, что касается надежности этого автомобиля. Так же как в начале или в середине пути, всем интересующимся техническим состоянием «Символа» я по-прежнему отвечаю заученной фразой: «Машина беспроблемная и неприхотливая. Главное – не экономить на обслуживании и смириться с некоторыми недостатками: тесноватым салоном, недорогим пластмассовым интерьером и не во всем удачной эргономикой». Окажись он немного пошире, предоставь побольше места задним пассажирам – было бы легче принять этот автомобиль весь, целиком, не обращая внимания на детали. Но «Символ» таков, каков есть, его уже не переделать, и при всех недостатках это достаточно удобное и практичное транспортное средство для повседневной езды. Конечно, им не щегольнешь в кругу обеспеченных знакомых, но про грязные руки и неожиданные проблемы эта машина позволяет забыть. Честно говоря, случись сегодня выбирать между новым отечественным авто и проверенным старым знакомым, предпочтение отдал бы второму. Именно он вселяет куда больше уверенности в завтрашнем дне, несмотря на просыпающуюся потребность в замене некоторых деталей.

Самой большой неожиданностью за последние 20 тыс. км пробега стал отказ подрулевого переключателя. Однажды в салоне раздались характерные пощелкивания реле, хотя рычажок на-

ЗАТРАТЫ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ*

RENAULT CLIO SYMBOL

Виды ремонта/ пробег, тыс. км	Стоимость ТО (материалы и работа), руб.	Доп. запчасти и ремонт, руб.
ТО-1/10. Замена реле поворотов	2500	 гарантия
ТО-2/20. Брызговики задние	6330	1401
ТО-3/30. Замена задних амортизаторов	3886	 гарантия
ТО-4/40. Щетки стеклоочистителя, лампа стоп-сигнала	6194	 669, 131
ТО-5/50	3469	
ТО-6/60. Замена правой амортизаторной стойки, замена передних тормозных колодок, замена чехла полуоси	18 018	 гарантия, 2686, 3204
ТО-7/70	3086	
Кузовные работы: замена правого переднего крыла, левой и правой фары, покраска крыла и переднего бампера		24 570
ТО-8/80	6821	
Замена рычага переключения указателей поворотов		4033
ТО-9/90	5111	
ТО-10/100. Замена сцепления в сборе, замена левой рулевой тяги, замена передних тормозных дисков и передних тормозных колодок, замена щеток стеклоочистителя	8822	 13 752, 3169, 5596, 499
Итого	64 237	59 710
ОБЩАЯ СУММА ЗАТРАТ		**123 947**

*Работы проведены на станции «Дженсер-Сервис».

DAEWOO NEXIA

Виды ремонта/ пробег, тыс. км	Стоимость ТО (материалы и работа), руб.	Доп. запчасти и ремонт, руб.
ТО-0	1836	
ТО-1/10. Ремонт колеса	3487,55	552,02
ТО-2/20. Установка втулки рулевого вала	4764,73	265,50
ТО-3/30	5648,25	
ТО-4/40. Замена ламп габаритных огней, колодки передние, установка защиты картера, балансировка колес	6534,54	211,2; 1611,90; 1500 720
ТО-5/50. Замена тормозных барабанов и задних колодок, замена антенны, замена концевиков дверей, замена ветрового стекла	11 069,45	4318,3; 2237,2; 244,4; 6793,65
ТО-6/60	8029,35	
ТО-7/70. Замена передних тормозных колодок	4844,09	1738
ТО-8/80. Замена выключателя	4568	181
ТО-9/90. Замена сцепления, замена механизма переключения КП, замена стойки стабилизатора	7470,47	9759,8; 1823,72; 874,06
ТО-10/100. Замена трапеции стеклоочистителя, замена задних тормозных барабанов и колодок, замена тормозных суппортов, замена тормозных дисков	11137,32	2232; 4437,8; 7975; 3065,6
Долив моторного масла на 100 тыс. км (6 л х 243 руб.)		1458
Итого	69 697,05	50 541,13
ОБЩАЯ СУММА ЗАТРАТ		**120 238,18**
Стоимость модернизации подвески. Передние амортизаторы и пружины, задние амортизаторы и пружины		13 211,7; 7039,31

ИЗМЕНЕНИЕ ДОРОЖНОГО ПРОСВЕТА ПРИ МОДЕРНИЗАЦИИ ПОДВЕСОК

DAEWOO NEXIA

Дорожный просвет при массе снаряженной/ полной	Задняя подвеска (пружины)			Передняя подвеска пружины+ патроны
	Стандарт	«Эсперо»	VOG для «Вектры»	Стандарт +BOGE
Защита картера, мм	148/115	148/115	148/115	165/140
Рамка фаркопа, мм	210/175	210/195	250/220	245/215

ходился в нейтральном положении. Внешне все было нормально, лампочки не работали, но звук напоминал надоедливый метроном. Через некоторое время щелканье прекратилось само собой, затем появилось опять – пришлось ехать на станцию техобслуживания. Там выяснилось, что это довольно распространенный дефект, вызванный износом токопроводящих дорожек. Вердикт – замена рычага в сборе, а стоит он около 4000 руб. Нужной детали на складе не оказалось, и мне предложили пару-тройку дней поездить так. Дескать, за это время ее привезут с центрального склада и тут же установят.

Реле продолжало стучать по мозгам – решил заехать в попутный автосервис «Рено», что на 26-м километре МКАД. Приемщик лениво предположил, что барахлит реле поворотов, а выслушав мои комментарии, вежливо посоветовал заехать в другой раз. Подобная «заинтересованность» только раззадорила, и я сел за телефон. Любопытно: почти все, кому смог дозвониться, подтвердили наличие детали на мифическом «центральном складе» с доставкой через сутки-двое, но... предлагали сначала оформить заказ, а для замены реле поворотов нанести следующий визит. Согласитесь, вариант не очень удобный. Решил не суетиться и поменять деталь в знакомом и привычном «Дженсере».

На фоне пережитого «девяностотысячное» ТО прошло скучновато и строго по плану: масло, фильтр, антифриз и сход-развал. Последнее я не планировал, но процедура предусмотрена сервисной книжкой как раз при этом пробеге. А вот ближе к ста тысячам почувствовалось, что процесс старения и износа, увы, неуклонен. Появились нечеткость и вибрации в работе сцепления, стуки в передней подвеске с левой стороны, стал подкапывать «Тосол». Эта неисправность заставила немного испачкать руки, чтобы убедиться в подтекании жидкости через трещинку в радиаторе. Уверен, это отголоски прошлогодней аварии. Решив не дожидаться вмешательства ремонтников, залил порцию герметика: течь прекратилась, и «Символ» без проблем докатал положенные километры.

С остальным разбирались уже на станции техобслуживания. Результат: замена сцепления и рулевой тяги в сборе. Попутно выяснилось, что изношены передние тормозные колодки и диски – поменяли и их. Задние колодки, скорее всего, придется обновить после следующих десяти тысяч – вместе с барабанами. Естественно, ремонт вместе с ТО обошелся в кругленькую сумму – почти 32 000 рублей. Конечно, чувствительно для владельца дешевой иномарки, но ведь пробег-то немаленький, а машине еще жить и жить. Оценив заботу, автомобиль словно вспомнил молодость и помчался с удвоенной энергией, вселяя оптимизм и веру в свою работоспособность. А почему бы и нет – ведь за сотню тысяч двигателю ни разу не потребовалась дополнительная порция масла, он радовал легким пуском в любую погоду, да и другие агрегаты показали себя надежными. А то, что затерлось ветровое стекло, кое-где «отпескоструен» кузов да появились небольшие вмятинки на дверях от тесных московских парковок – так это скорее местные особенности эксплуатации, а не влияние времени.

УХОД – ВСЕМУ НАЧАЛО

Наше отношение к «Дэу-Нексия» и «Рено-Символ» очевидно: верные, добротные служаки, не очень престижные и, увы, не лишенные недостатков. Без сомнения, их неприхотливость предопределена качеством регулярного обслуживания, а это стоит денег. В итоговых таблицах вы увидите редкое единообразие цифр, хотя заметно, что на заветные 100 тыс. км «Нексия» потребовала все же больше запчастей и внимания ремонтников. Сказалась разница в ценах на отдельные детали. Не стоит забывать и про кузовной ремонт «Клио Символ», резко увеличивший расходы.

Как бы там ни было – оба автомобиля зарекомендовали себя хорошо, продемонстрировав надежность, которой могут позавидовать владельцы и более дорогих иномарок. Применительно к «Нексии» хороший отзыв заслужила и газотопливная система фирмы «Ловато». За 70 тыс. км пробега – ни одного серьезного отказа, разве что залитый при мойке двигателя блок управления да засорившийся газовый фильтр; он отработал двойной срок из-за недисциплинированности водителя. □



КОРРОЗИЯ СТАВИТ ТОЧКУ

МАКСИМ САЧКОВ

ВАЗ-21045

Изготовитель:	АвтоВАЗ	Пробег на момент отчета:	125 тыс. км
Год выпуска:	2000	Предыдущие публикации в журнале:	2000, № 7, 11; 2001, № 1, 4, 9; 2002, № 1, 7; 2003, № 2, 4, 7, 11
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с мая 2000		

Напомним, когда дизельная «четверка» прописалась в редакции, мы решили на примере «Жигулей» проверить, что дает дополнительный антикор и насколько хватит заводской защиты. Автомобиль обработали «Тектилом» ровно наполовину, подкрылки установили только в две колесные ниши. Ежегодно осматривали кузов и оценивали состояние деталей по пятибалльной шкале.

Три с половиной года позади, испытания ВАЗ-21045 завершены (отчет по двигателю – ЗР, 2003, № 11) – пришло время итогового отчета.

Правая сторона, обработанная «Тектилом» и защищенная подкрылками, пережив три московские зимы, сохранилась, в целом, неплохо. Оценки, которые получили кузовные детали в июле (см. ЗР, 2003, № 7), остались прежними: средний балл – 3,9 (максимум – 5 баллов). Лишь в дверях желтизны стало чуть больше. Увы, даже дополнительный антикор не смог защитить детали. Но изменения не столь значительные, чтобы снижать оценки на балл – достаточно маленького минуса. То же с дверью задка – излюбленным местом коррозии. Однако и здесь в обработанной половине детали до сквозных дырок еще далеко.

Левая, защищенная только заводским антикором сторона за несколько месяцев тоже почти не изменилась (в июле ей поставили 2,7), за исключением переднего крыла. Ржавчина, активно пожиравшая металл со стороны колесной ниши, пробилась-таки наружу. За день до продажи около фары появилась первая дырка. Очевидно, к весне крыло будет напоминать дуршлаг и потребует замены. Вслед за ним наступит черед двери задка – металл в углах, где не было дополнительного антикора, уже рыхлый.

Итак, вот результат нашего эксперимента: на дополнительной защите от коррозии экономить не стоит. За три-четыре года эксплуатации «Жигули», видевшие лишь заводской антикор, зато вдоволь «наевшиеся» соли московских дорог, прогнивают до дыр. Грамотная обработка и подкрылки изрядно замедляют процесс. В общем-то, мы не сказали ничего нового, но лучше один раз увидеть... на чужой машине. □

В столице «Жигули» без дополнительного антикора сгнивают до дыр за 3–4 года.



Самый показательный результат эксперимента – дырка через 3,5 года эксплуатации в необработанном крыле.

Переднее левое крыло весной придется менять. Правое, дополнительно обработанное антикором и защищенное подкрылками, коррозия практически не тронула.





Дверь задка: до дырок уже недалеко.



Номерной знак и коврик в багажнике стерли краску – на голый металл напала коррозия.



КОГДА «ЗАПОРОЖЦЫ» БЫЛИ МОЛОДЫМИ

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ

…Смотреть на ржавеющие во дворе фургончики было до боли обидно. Столько труда вложили! Тогда-то конструкторы обратились к руководству: может стоит открыть небольшой заводской музей? Никто, конечно, не сказал «нет», но автомобили потихоньку догнивали и вместо музея попали на свалку. А потом время почти стерло и воспоминания о необычной машине даже у тех, кто ее создавал…

Конец пятидесятых и шестидесятые годы в истории отечественного автопрома – одни из самых ярких: в заводских КБ и НАМИ появлялись самые разные прототипы один другого интересней, а громадье планов постепенно воплощалось в пусках новых предприятий.

В центре внимания был запорожский «Коммунар» – этот завод начал производство не просто легковых, а самых доступных, претендующих на роль народных, автомобилей. На дешевизне «запорожцев» (кстати, на машинах было написано «Запорожець» – по-украински) настаивал лично Н. С. Хрущев.

ЗАЗ-965 только встал на конвейер, а конструкторы уже работали над новыми моделями.

На только что пущенные заводы обычно стремились попасть люди энергичные, из тех, кто рвется делать что-то совсем новое. Так было в начале тридцатых на ГАЗе, после войны на московском ЗМА, в конце 1960-х – на ВАЗе, а десятилетием раньше на «Коммунаре».

Запорожским конструкторам во главе с бывшим газовцем Юрием Наумовичем Сорочкиным было мало лишь одной новой модели – ЗАЗ-966, да и директор, Сергей Александрович Сериков, спал и видел, что завод заявит о себе «во весь голос», как о самостоятельном мощном автопроизводителе.

…В министерские планы грузовичок ЗАЗ-970 не внесли, но Сорочкин был не только талантливым конструктором, а еще и организатором. Директор «Коммунара», как было принято говорить тогда, «изыскал внутренние резервы», и работа над новой моделью закипела.

Грузовик на базе «Запорожца»? Да! И решение это было не случайным. Во-первых, стране были позарез нужны компактные малотоннажные машины – лишь ЗМА в небольших количествах делал фургончики – «москвичи», а, во-вторых, конструкторы во всем мире продолжали в те годы бредить немецким «Фольксвагеном». Даже американцы, проектируя заднемоторный «Шевроле-Корвэйр», использовали германский опыт. Победное же шествие «Жука» продолжили удачные грузовички и микроавтобусы на его базе – «Транспортер-Т1». Такой автомобиль, кстати, был в те годы на ЗАЗе, и с ним, конечно, познакомились основательно.

Семейство ЗАЗ-970 включало грузовичок, фургон и пассажирский автомобиль – теперь бы его назвали минивэном. Кстати, серийных аналогов компактной шестиместной машине вагонной компоновки в мире тогда почти не встречалось. По сути, подобные конструкции получили распространение лишь в последние годы.

Первый образец, прозванный на заводе «Точило», отли-



Один из первых ЗАЗ-970Г на испытаниях. Характерную подштамповку на боковинах, такую же как на ЗАЗ-966, сделали, чтобы не раздувать воздухозаборники системы охлаждения.





Еще в 1965-м на заводе надеялись, что грузовой «Запорожец», хотя бы фургон ЗАЗ-970Б, встанет на конвейер.

Шестиместный ЗАЗ-970В 1962 года – предок современных мини-вэнов.

чался коротким «капотом» и внешне немного напоминал ЗАЗ-965. «Бескапотные вагончики» появились уже в 1962-м. Кстати, в то время в СССР машинам вагонной компоновки конструкторы уделяли особое внимание. Главным пропагандистом такой схемы был Юрий Аронович Долматовский – талантливый дизайнер и популяризатор автомобилизма. Как показало время, он был прав.

Предельно функциональный дизайн ЗАЗ-970 разрабатывали в заводском бюро архитектурного оформления автомобиля (понятия «дизайн-центр» тогда еще не было) под руководством Юрия Викторовича Данилова, а ведущим конструктором несущего кузова был Лев Петрович Мурашов. Еще работая на ЗМА, он участвовал в создании «Москвича-444» – прототипа ЗАЗ-965.

Чтобы обеспечить прочность кузова при грузоподъемности машины 350 кг, пришлось помудрить. Сечение и толщину лонжеронов подбирали опытным путем – ни хитрых компьютерных программ, ни даже достаточного опыта у запорожцев не было. Для панелей кузова впервые в отечественном автопроме применили сталь толщиной 0,7 мм, ее специально «накатали» соседи с «Запорожстали».

Двигатель и коробка передач на ЗАЗ-970 стояли серийные. У ступиц задних колес, с целью увеличить передаточное отношение, поставили колесные редукторы. Мотор мощностью 27 л. с. разгонял груженую машину всего до 70–75 км/ч, но для развозки товаров по городу, с учетом скоростей того времени, этого было достаточно. При этом автомобиль в среднем расходовал 7,5 л бензина на 100 км. Мотор, как и на стандартном «Запорожце», размещался сзади, но поскольку агрегат частично находился под полом, его теплонагруженность была даже меньше, чем у ЗАЗ-965. Но вот V-образная форма двигателя для вагончика не подходила. У «Фольксвагена» оппозитный агрегат весь умещался под полом, а в «Запорожце» мотор выступал «горбом» в кузов.

Образцы строили очень быстро. По упрощенным чертежам в масштабе 1:1 (для особо сложных деталей вычерчивали сечения) делали фанерные шаблоны, затем – деревянные болваны и по ним выстукивали панели кузова. Такую ускоренную технологию санкционировал Сорочкин – в прошлом конструктор-кузовщик.

Прототипы с разными кузовами испытывали по стандартной для тех лет программе в окрестностях Запорожья и в районе Каменки-Днепровской. Это место, кстати, облюбовали испытатели и других заводов. На небольшом по площади естественном «полигоне» было все что нужно: булыжник, тяжелый грунт и даже асфальт. На испытания приглашали представителей торговых организаций – потенциальных потребителей грузовичков. Возможно, директор ЗАЗа готовил таким образом лобби, способное повлиять на решение о постановке машины на производство.

И испытателям, и «купцам» машина нравилась, только «горб» в кузове, особенно в фургоне с единственной задней дверью (у микроавтобуса была боковая), мешал погрузке-выгрузке.

Увы, и «торговое лобби» не могло помочь: завод еле-еле тянул план, на подходе был «966-й», а конструкторы уже работали над полноприводной машиной, которую позднее запустили в Луцке.

Экспериментальные образцы прописались в заводском дворе. Как водится, с них для других прототипов постепенно снимали дефицитные детали, а кузова быстро покрывались ржавчиной. Что было дальше, вы уже знаете...

С каждым годом по миру колесило все больше компактных грузовичков, через несколько десятилетий «распробовали» и мини-вэны. А о «970-м» постепенно забыли. Лишь немногое из накопленного опыта использовали при проектировании... «Нивы». Лев Мурашов, работая уже на ВАЗе и участвуя в создании ее кузова, применил для лонжеронов ВАЗ-2121 запорожские наработки. Ну что ж, хорошо хоть это пригодилось... □

Редакция благодарит Льва Петровича Мурашова за помощь в подготовке материала.

ОХОТНЫЙ РЕЙД

НИКОЛАЙ МОРДОВЦЕВ. ФОТО: АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ

Что ни говори, а «Нива» в России – вседорожник номер один. Отличная проходимость, достаточный комфорт, приемлемые ресурс и надежность – что еще надо любителю рыбалки, охоты или жителю далекой от асфальта глубинки? «Тойота», «гелендевагены» и прочие «ленд-роверы», может, в чем-то и лучше, только цена их многократно превосходит самые смелые фантазии большинства соотечественников. А потому старая добрая «Нива» еще долго будет у нас самой популярной. Да и в трофи и ралли-рейдах – гонках по бездорожью – она частенько утирает нос породистым иноджипам. Но «Нива», конечно, не рядовая, а прошедшая серьезную подготовку.

Гонки гонками, а сделать свою «Ниву» еще более надежной и проходимой желает, наверное, любой приверженец путешествий по настоящему бездорожью. Опыт спортсменов здесь как нельзя кстати.



Изящество и комфорт принесены в жертву функциональности.





ТЯГОВЫЙ БАЛАНС

Повысить проходимость автомобиля легче всего улучшением его геометрических показателей: дорожного просвета, переднего и заднего свесов, радиусов продольной и поперечной проходимости. На первый взгляд, просто – поставил огромные колеса и разом решил все проблемы. Но потом выясняется, что машина стала вялой и не может без разгона одолеть давно знакомый крутой холм. Причина – уменьшилась сила тяги на колесах. Теперь придется увеличивать передаточное число трансмиссии или максимальный кру-



тящий момент двигателя. А может, и то, и другое.

Как ни странно, проще поработать с двигателем. Форсировка «жигулевских» моторов давно перестала быть секретом избранных и избавилась от налета шаманства. Самый эффективный путь – замена стандартного распредвала другим, с более широкими фазами газораспределения. За характерный профиль кулачков их называют горбатыми. Для бездорожья выбирают низовые валы, не только увеличивающие крутящий момент, но и смещающие его в зону низких оборотов. Признанный лидер в производстве чудо-валов – уфимская фирма «Мастер-Мотор».

Самые распространенные и потому омологированные к ралли-рейдам в национальном классе двигатели – вазовские 1600, 1700 и 1800 см³. Последний – самый мощный, для езды на рыбалку и охоту ему просто нет равных. Кроме того, эти моторы доступны и просты в ремонте, не то что распиленный-расточенный 1,9-литровый с ходом 86 и поршнями на 84 мм. Хороший ресурс ценится не меньше – со слабым мотором в гонке теряются секунды, а с поломкой – часы…

Дальнейшая доводка двигателя связана с характером трассы. Если сплошь болото, приходится ставить шноркель – трубу, подающую воздух в двигатель с уровня крыши. И даже если воды всего-то по пояс – обязательно герметизируют систему зажигания, выводят на панель приборов тумблеры электровентиляторов радиатора охлаждения. Ставят пару, чтобы охватить всю площадь радиатора и не вскипятить мотор.

Следующий шаг к улучшению охлаждения – водяной насос с шестилопастной крыльчаткой от ВАЗ-2121. Стандартные радиаторы служат вполне нор-

мально, охотникам-рыболовам другие не нужны, но гонщики предпочитают медные оренбургские, с большим объемом и теплоотдачей.

ТРЯХНЕМ СТАРИНОЙ

Больше всего при подготовке «Нивы» к гонкам достается трансмиссии.

В редуктор заднего моста обычно монтируют самоблокирующиеся дифференциалы – их три типа. Самый дешевый – $300 – дисковый, но жестко срабатывает. Средний по характеристикам, качеству и цене – $400 – винтовой, типа «квайф». Он допускает тонкую настройку момента блокировки. Самый хороший, но и дорогой – кулачково-дисковый. Его цена – 500 долларов. В редуктор переднего моста самоблокирующийся дифференциал не ставят – ездить приходится не только по



Чтобы мотор не захлебнулся в болоте, воздухозаборник выводят под крышу.







Усиленная балка моста, сдвоенные амортизаторы, увеличенный дорожный просвет, каркас безопасности – необходимые атрибуты машины для соревнований.



В гонках по бездорожью «Шеви-Нива» пока экзотика.

болотам, но и по асфальту. Хотя, говорят, в Германии делают «диф» с принудительной блокировкой: вот он бы не помешал, но удовольствие грести всеми четырьмя колесами обойдется в 800 долларов, что не каждому приятно.

Отметим, при установке самоблокирующегося дифференциала надо заново регулировать подшипники и зацепление шестерен. Работа требует опыта и оснастки, поэтому обычно обращаются к специалистам, а те еще предлагают поставить в дополнение к большим колесам шестерни главной передачи с i=5,0 всего за $190–200 плюс работа. Но редукторов-то два, и цена переделки удваивается. Притом заранее неизвестно, как будет работать самоделка. Есть способ подешевле и с легко прогнозируемым результатом. Напомним, редукторы взаимозаменяемы с «классикой», а у нее есть пары 4,3 (ВАЗ-2101) и даже 4,44 (ВАЗ-2102) – самые подходящие для модернизации «Нивы».

Но это еще не предел. Четырехступенчатые коробки передач ВАЗ-2101 и ВАЗ-2103 дадут еще 4–5 «десяток». Следующий этап – борьба «за живучесть» трансмиссии. Больное место «Нивы» – чехлы ШРУСов, поэтому вместо резиновых ставят более прочные из дюпоновского термоэластомера «Хайтрел». Вместо родной эластичной муфты промежуточного вала приспосабливают подобные от БМВ или «Мерседеса». Попроще – ставят шайбу диаметром несколько больше муфты с тремя эллипсными отверстиями. При разрыве резины болты цепляются за шайбу, и пусть со стуком и вибрацией, но до финиша добраться можно.

Приводы передних колес, импортные они или отечественные, при экстремальной езде ломаются одинаково, зато полуоси ставят только вазовские – другие не выдерживают нагрузок. Иногда вместо штатного картера редуктора переднего моста используют вырезанный из задней балки. Крепят его не к блоку двигателя, а к балке переднего моста и стабилизатору, такой уже не лопнет.

ГОРМОН РОСТА

Тормоза, как правило, родные, а вот без ГУРа теперь никто не ездит. Основной производитель – ZF или отечественные «Рулевые системы». В приводе переделывают боковые тяги – ставят два коротких наконечника и, чтобы не гнулась, выточенную из шестигранника регулировочную муфту.

С подвеской колдуют не меньше, чем с трансмиссией. Пружины «волговские» – они дешевле тюнинговых, а ходят не хуже. Амортизаторы – кто во что горазд, шаровые опоры – уважают «Трек-чемпион», а на оси нижних рычагов, чтобы не гнулись, надевают специальные втулки.

Серьезные переделки нужны при установке колес с внешним диаметром больше 31 дюйма. Тогда умудряются приварить к основным вторые передние лонжероны, с ними просвет увеличивается еще на 70 мм. Под верхние шаровые опоры ставят на прочных болтах толстые (25 мм) стальные проставки. Заднюю балку усиливают сверху швеллером.

Из шин предпочитают «Мишлен-XZL» размерностью 31″х7,5х16 ($140–150 за штуку), но есть подешевле, отечественные – ярославский «Медведь» и омские ОИ-504 размером 235/75R15 по 1300 руб. Диски – и стальные, и легкосплавные, кому что по карману – главное, не нарушить вылета, иначе подшипники долго не прослужат.

Под большие колеса вырезают крылья и арки, ставят резиновые или пластиковые расширители. Для соревнований обязателен трубчатый каркас безопасности, чаще всего ему находят место в салоне, иногда монтируют снаружи.

Сиденья на спортивных машинах от «Спарко» или «Рекаро», для «охотничьих» сойдут и родные, но если спортсмены снимают заднее для экономии веса и перевозки запчастей, то охотники – в надежде на крупный трофей. Главное – удачно выстрелить! □



С ГОСТОМ НАПЕРЕВЕС

АНАТОЛИЙ ВАЙСМАН

Еще недавно при диагностике автомобилей и инструментальном контроле опирались на ГОСТ, действовавший с 80-х годов прошлого века. С января 2004 года автомобили, находящиеся в эксплуатации, должны отвечать требованиям нового стандарта Российской Федерации «Автомобили с бензиновыми двигателями. Выбросы загрязняющих веществ с отработавшими газами. Нормы и методы контроля при оценке технического состояния». Несомненно, его положения касаются каждого автовладельца. Что же мы находим в новом документе?

Очень важно, что он наконец-то разделил автотранспортные средства на категории:

M_1 – легковые автомобили (не более 8 мест, кроме водителя);

M_2 – то же, но более 8 мест, кроме водителя (микроавтобусы);

M_3 – то же, автобусы, в том числе сочлененные;

N_1 – автомобили полной массой до 3,5 т, предназначенные для транспортировки грузов;

N_2 – то же от 3,5 до 12 т;

N_3 – то же свыше 12 т (в том числе тягачи, спецавтомобили).

Подобный подход позволяет предъявлять более справедливые требования к каждому автомобилю. Например, уже нельзя придраться к тому, что в выхлопе машины, выпущенной в 1985 году, на повышенных оборотах холостого хода слишком много CO или CH. Взгляните в таблицу: для такого автомобиля норма одна – не более 4,5% CO при $n_{мин}$ холостого хода. Прочие требования неприменимы.

...И ВДОБАВОК – ЛЯМБДА

Предельное значение токсичных компонентов представлено в таблице. Важное требование: газоанализатор – уже 4-канальный, с дополнительным контролем содержания кислорода и углекислого газа в отработавших газах (ОГ) – обязан вычислять коэффициент избытка воздуха λ для рабочей смеси в цилиндрах двигателя.

Как известно, если $\lambda=1$, это означает, что воздуха ровно столько, сколько необходимо для полного сгорания топлива. Если λ существенно меньше единицы (богатая смесь), часть углерода недоокисляется – растет содержание оксида углерода CO в отработавших газах. Когда λ больше единицы (бедная смесь), часть углерода окисляется до CO_2, но затрудненное воспламенение такой смеси приводит к пропускам вспышек в цилиндрах и выбросу CH – несгоревших углеводородов.

Современные впрысковые двигатели, как правило, оснащают трехкомпонентными системами нейтрализации с обратной связью: кислородный датчик (лямбда-зонд) контролирует состав ОГ перед входом в нейтрализатор, а блок управления двигателем, опираясь на сигналы этого датчика, корректирует работу форсунок, поддерживая λ в оптимальных пределах.

На автомобиле с трехкомпонентной системой нейтрализации величина λ должна быть в пределах 0,97–1,03. Этого требует ГОСТ. Мы же заодно напомним, что чрезмерное обеднение или обогащение смеси увеличивает расход топлива.

Диапазон частот вращения коленвала на режиме холостого хода двигателя указан четко. Например, если они не установлены изготовителем, то минимальные обороты ($n_{мин}$) не должны превышать 1100 об/мин для автомобилей категорий M_1 и N_1, для остальных – 900 об/мин. Так же четко оговорены и повышенные частоты вращения коленвала на холостом ходу.

Предельное содержание компонентов в ОГ зависит от категории автомобиля, года выпуска, комплектации. Для современного, с трехкомпонентным нейтрализатором и встроенной системой диагностирования двигателя требования жесткие: CO – не более 0,5% при $n_{мин}$ и 0,3% при $n_{пов}$, а CH – не более 100 млн$^{-1}$ для обоих режимов.

Следующее требование касается встроенной системы диагностирования, которая информирует водителя о неисправностях систем управления двигателем и нейтрализации ОГ и накапливает эту информацию. При неполадках загораются на панели приборов световые индикаторы CHECK ENGINE (проверь двигатель), SERVICE ENGINE (обслужи двигатель) и т. п. ГОСТ требует исправности этой системы: если индикатор после пуска двигателя не гаснет, техосмотр вам не пройти. Придется отдать автомобиль в ремонт, а затем вновь подвергнуть контролю.

Системы, влияющие на токсичность выбросов или правильность их контроля, теперь проверяют тщательней, не допуская утечки газов по соединениям любых элементов выпускного тракта – особенно минуя нейтрализатор. У вас, к примеру, прохудился глушитель, а инспектор, вооруженный только органа-

ми чувств, не заметил. Внутрь системы подсасывается воздух, но старый двухканальный газоанализатор может показать, что все нормально! С четырехканальным это не получится, он сразу обнаружит в отработавших газах избыток кислорода.

Еще одно важное требование: комплектация систем нейтрализации и рециркуляции ОГ, улавливания паров топлива, экономайзера принудительного холостого хода и т. п. должна полностью соответствовать заводской. Никаких фантазий! Шланг вентиляции картера, выведенный под машину, отныне говорит не о находчивости автовладельца, а о том, что техсмотр ему не пройти!

ПРАКТИКА

Токсичность измеряют специалисты. Но небогатому российскому автовладельцу стоит держать ухо востро! Прежде всего поинтересуемся, есть ли у контролеров действующее свидетельство о проверке прибора. Нет? Повод уклониться от процедуры.

А в каких условиях работает газоанализатор? Температура воздуха, атмосферное давление, относительная влажность должны соответствовать требованиям завода – изготовителя прибора. Особенно температура. Как правило, она должна быть в пределах 20±5°С, но уже при +10°С газоанализатор ощутимо врет. А когда некто регулирует токсичность выхлопа в мороз, «согревая» прибор в салоне автомобиля, – врет безбожно! Сошлюсь на наш опыт: при температуре в боксе ниже +10°С мы обогреваем газоанализатор теплым воздухом.

Следующее требование: перед контролем мотор прогреть до рабочей температуры моторного масла или охлаждающей жидкости, но не ниже 60°С. Но представим картину: морозец, пункт инструментального контроля и... очередь автомобилей перед воротами. Когда наступит черед, водитель въедет в «храм диагностики» – и вылетит оттуда с дикими показателями токсичности: мотор-то остыл! А кто виноват? Нужно было прогреть.

Четырехканальный газоанализатор значительно расширяет возможности диагностики двигателя, позволяя «вогнать» его параметры в оптимальные рамки, выявить скрытые дефекты систем. Такой прибор не останется без работы и при регулировках двигателя, не оснащенного нейтрализатором.

Если идти дальше, газоанализатор нужно совместить с компьютером, позволяющим графически представить параметры двигателя, сохранить их в памяти вместе с данными об автомобиле и его владельце. Наконец – распечатать, чтобы заказчик получил полновесный документ. Это позволит при повторных проверках прогнозировать изменения в работе двигателя, связанные, например, с износом. Для этого нужна особая программа, которую мы сейчас обкатываем в нашей мастерской. □

ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМОЕ СОДЕРЖАНИЕ СО И СН

Категория и комплектация автомобиля*	Частота вращения коленчатого вала	Оксид углерода, объемная доля, %	Углеводороды, объемная доля, млн$^{-1}$
Автомобили категорий M_1, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3, произведенные до 01.10.1986 г.	$n_{мин}$	4,5	–
Автомобили категорий M_1 и N_1, не оснащенные системами нейтрализации ОГ**	$n_{мин}$ $n_{пов}$	3,5 2,0	1200 600
Автомобили категорий M_2, M_3, N_2, N_3, не оснащенные системами нейтрализации ОГ**	$n_{мин}$ $n_{пов}$	3,5 2,0	2500 1000
M_1 и N_1 с двухкомпонентной системой нейтрализации ОГ	$n_{мин}$ $n_{пов}$	1,0 0,6	400 200
M_2, M_3, N_2, N_3 с двухкомпонентной системой нейтрализации ОГ	$n_{мин}$ $n_{пов}$	1,0 0,6	600 300
M_1 и N_1 с трехкомпонентной системой нейтрализации ОГ и те же автомобили со встроенной (бортовой) системой диагностирования***	$n_{мин}$ $n_{пов}$	0,5 0,3	100 100
M_2, M_3, N_2, N_3 с трехкомпонентной системой нейтрализации ОГ и те же автомобили со встроенной (бортовой) системой диагностирования***	$n_{мин}$ $n_{пов}$	0,5 0,3	200 200

** В эксплуатационных документах предприятие-изготовитель указывает штатную комплектацию автомобиля оборудованием для снижения выбросов загрязняющих веществ (далее – вредные выбросы); предельно допустимое содержание оксида углерода, углеводородов и допустимый диапазон значений коэффициента избытка воздуха λ.*

*** Для автомобилей с пробегом до 3000 км нормативное значение содержания оксида углерода и углеводородов в отработавших газах установлено технологическими нормами предприятия-изготовителя.*

**** Дополнительные требования для автомобилей этой группы установлены в 4.3 и 6.4.3.*

ЧТО ТАКОЕ «НЕ ВЕЗЕТ»

АНАТОЛИЙ ВАЙСМАН



Автомобилисты, склонные к мистике и суевериям, приехав ко мне, округляют глаза и, опасливо косясь на машину, сообщают о том, какая она коварная или невезучая. Изгнать дьявола из этой бестии – задача Вайсмана. А меня это тут же настораживает. Ведь даже то, как заказчик формулирует свои мысли, говорит о многом. Например, не скажет, что разинул варежку – и наехал на столб. Или перегрел мотор, сжег сцепление, сломал коробку передач. Нет! Это машина виновата: поехала не туда. Мотор перегрелся сам. В крайнем случае – по воле нечистого. Сцепление и коробка полетели, ясное дело, вопреки грамотнейшим действиям водителя.

Конечно, не обходится без заводских дефектов – но умелый владелец и плохо собранную машину работать научит. Это в традициях русского экстремального автомобилизма. Но сегодня мы отметаем все «старое»! Спеша опередить время, многие решили, что для благополучного существования достаточно не путать педали под ногами и кнопки на приборной панели.

Ошибаются – однажды гром грянет!

Беда, если в систему смазки попадет охлаждающая жидкость. Приведу пример того, как владелец осознанно запорол мотор, позволив ему «смазываться» смесью масла с «Тосолом». Картина прискорбная: хозяин знал, что с мотором неладно, но положился на авось. Началось с того, что лампа минимального давления масла стала гаснуть только выше 1000 об/мин. Потом 1100, 1200... В работе мотора стали слышны угрожающие нотки – сначала, будто отголоски далекого танкового сражения, а потом все ближе, явственней: глухой гул, грохот, резкие стуки, визг, скрип, лязг... Богат русский язык! Но нашего героя это не пугало, пока друзья не надоумили: мужик, мотор-то разваливается! К этому времени лампа уже гасла только при оборотах больше двух тысяч... Тогда-то машина и прибыла к нам.

...Проверяя масло, механик вынул щуп, подозвал коллег: какая-то дрянь. Зато ее много! «Коктейль» «Тосола» с маслом. Воткнули контрольный манометр, пустили мотор: давление никудышное, лампа не врет. Измерили компрессию: ого! Между худшим и лучшим цилиндрами разница в пять единиц! Вердикт непреклонен: разбирать.

Убитый горем владелец поплелся к метро. А мы приступили к разборке мотора – и глазам открывалась все более страшная, но зато поучительная картина. Жаль, хозяин уехал. Нам не впервой видеть результаты езды на таком «коктейле», да и журнал не раз предупреждал о такой опасности. Еще раз напомню: охлаждающей жидкости не место в трущихся парах. Неважная это «смазка». Уже при небольшой нагрузке детали быстро изнашиваются, а нажмешь посильнее – им хана.

Вот вкладыши (фото 1). И коренные, и шатунные «потекли» – к счастью, коленвал не успел серьезно пострадать. Повезло. Но что за поршни! Похоже, кольца ходили в цилиндрах с огромным трением – перемычки между канавками поршней сломаны (фото 2). А на рабочих поверхностях цилиндров – следы наволакивания алюминия и глубокие задиры. Хорошо еще, что не пострадали шатуны.

Распределительному валу, корпусу его подшипников и рычагам подфартило – разрушительный процесс сюда не докатился. Зато цепь и звездочки кончены. Водяной насос тоже убит: из-под сальника течет «коктейль», подшипник хрустит.

Ну, а что с масляным насосом? Изношен так, что фонтаном гонит масло через зазор между валиком и корпусом. А «поросенок» (горизонтальный валик в приводе) попросту болтается во втулках.

Нетрудно догадаться, что износ деталей в подобных случаях развивается лавинообразно. Например, если слить «коктейль», заменить прокладку, виновницу неисправности, залить новое масло, то это еще не значит, что езда на «коктейле» осталась без последствий. Износ масляного насоса и вкладышей может так снизить давление, что при больших нагрузках процесс будет только ускоряться, а в ответ – еще ниже давление... Вот она – лавина!

Нет смысла рассказывать о том, как ремонтировали двигатель. Отмечу лишь, что даже без шлифовки шеек коленчатого вала, замены распредвала, его «постели» и т. д. безответственное отношение к мотору влетело клиенту в копеечку. Вкупе с запчастями и материалами ремонт обошелся почти в 12 тысяч рублей.

Вот так недооценка роли смазки может опустошить кошелек. Когда меня спрашивают, какое масло покупать, я не советую выбирать его, исходя только из привлекательной цены. Хотя и ни к чему (по крайней мере, для двигателей ВАЗа) тратить большие деньги, к примеру, на «синтетику». В продаже немало менее дорогих масел с вполне приемлемыми характеристиками. Поэтому следите за публикациями в журнале на «масляную» тему. Они помогут сделать правильный выбор.

А насчет «коктейля» помните: если в картере скапливается «Тосол», то никакая «суперсинтетика» не спасет! □



1



2

Уважаемые читатели!

Как и в предыдущие годы, мы будем определять лучший совет каждого номера и награждать его автора премией в размере 5000 рублей. Кроме того, вручим и специальные призы – инструменты, оборудование от известной отечественной «Компании СОРОКИНСТРУМЕНТ®». Надеемся, эти устройства станут верными помощниками в гаражном хозяйстве бывалых.

Сдвижная **дверь в «Газели»**, особенно работающей на маршруте, доставляет немало хлопот. Я отрегулировал ее по рекомендации журнала (ЗР, 2002, № 6) и поставил шарикоподшипники по совету Ю. Ковальчука (ЗР, 2003, № 3), после чего она стала легко открываться и закрываться. Однако после сильных хлопков пассажирами регулировки и работа замка нарушаются, что заставляет применять монтировку при открывании двери. Чтобы ослабить удары (хлопки), я закрепил на боковине кузова рядом с фиксатором резиновые амортизаторы, применяемые в УАЗах для капота. Высоту их определил по месту и отрезал лишнее. Теперь дверь требует внимания гораздо реже.

В. ИВАНОВ, ЧЕБОКСАРЫ

Загудел **подшипник полуоси в «Жигулях»**. Снять ее оказалось непросто – подшипник сильно приржавел к «чулку». Не помогли ни кувалда, привязанная тросиком к полуоси, ни монтировки, пока не попались на глаза болты, крепящие головку цилиндров «Нивы» 1,7 л. Два болта намазал графитной смазкой и, вворачивая их в штатные отверстия для колесных болтов в полуоси, легко выпрессовал ее. Длины болтов хватило, чтобы упереться в щиток.

Н. МИКЕРИН, КАЗАНЬ



Лучший совет этого номера – Александра Глускина, нашедшего легкодоступный и эффективный способ очистки свечей зажигания от нагара. Этой работой ныне приходится заниматься очень многим автомобилистам.

Родился в 1960 году в Воронеже. В 1982-м там же окончил политехнический институт по специальности «Технология машиностроения. Металлорежущие станки и инструменты». Работал в оперативных подразделениях ГУВД Воронежской области, пять лет назад ушел на пенсию. Ныне работает в ООО «Инструментальная компания «Энкор».

Водительские права получил в 1980-м. За это время управлять приходилось различными машинами, более других – «Жигулями».

В позапрошлом году стал владельцем «Фольксвагена-Джетта». Серьезных проблем автомобиль пока не подкинул, хотя приходится порой использовать навыки механика. Несложные усовершенствования и приемы ремонта из журнала «За рулем», который читает постоянно, с удовольствием применяет на практике.

Рад поделиться с коллегами опытом.

Я не отношу себя к бывалым автомобилистам, поэтому, когда **свечи стали работать с перебоями** и требовалось очистить их от нагара, обратился к специалистам. Те посоветовали соскрести нагар металлической щеткой. Ни работа, ни результат мне не понравились. Тогда попробовал удалить нагар чистящим порошком «Силит» – для кафеля, ванн и т. п. Развел его водой в баночке и погрузил свечи электродами вниз. Через 12 часов нагар на корпусе и электродах свечи отслоился, и я легко удалил его зубной щеткой. Юбочка изолятора приобрела почти первозданный цвет (см. фото).



Свеча до и после приема ванны с «Силитом».

Я рассказал об этом способе очистки мастерам в автосервисе, где ремонтирую машину, и они через несколько дней сообщили, что опробовали мою технологию и остались довольны. Полагаю, такое же мнение будет и у читателей журнала.

А. ГЛУСКИН, ВОРОНЕЖ



В этом номере Александр Глускин получает премию 5000 руб. и реечный домкрат High Jack. Незаменимая штука на бездорожье – High Jach способен поднять 3 т на 1,35 м. Благодаря большому ходу его можно использовать и как лебедку.

ОТ ОТДЕЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ

Напомним несколько основных способов очистки свечей от нагара и отложений. Каждый имеет свои достоинства и недостатки.

Термический. Нижнюю часть свечи обжигают пламенем газовой горелки, бензина или в печи. Отложения быстро выгорают, нагар легко соскребается, но страдает «здоровье» свечи: повреждается уплотнение между корпусом и изолятором, в нем могут возникнуть трещины.

Механический. Нагар и отложения с электродов, юбки изолятора и корпуса удаляют металлической щеткой. Требует много времени, на юбке изолятора образуются микроцарапины, в которых задерживается нагар, там же остаются частицы металла, способствующие утечке тока.

Другой способ – пескоструйный: нагар сбивают струей воздуха с песком. Времени занимает мало, но поверхности электродов, юбки изолятора, корпуса становятся шероховатыми, благодаря чему довольно быстро вновь покрываются нагаром.

Химический. Отложения и нагар размягчают сильнодействующими жидкостями, обычно ацетоном. Уходит много часов, растворители токсичны и пожароопасны.

При поездках по гравийным дорогам в **ВАЗ-21093 страдает** от летящих камней **радиатор**. Чтобы защитить его, я закрыл окна в бампере металлической сеткой, снятой с отслужившего свое воздушного фильтра КамАЗа, как показано на фото. На ней вскоре появились вмятины, которые раньше «достались» бы радиатору. Кстати, охлаждение его осталось вполне достаточным в нашем климате.



Защитная сетка в бампере.

К. ФЕДОРОВ, ЛЕНИНОГОРСК

В **ВАЗ-2108, 2110** для замены **сальника в насосе** охлаждающей жидкости обычно разбирают последний, как указано в руководстве: снимают зубчатый шкив с валика, который затем выпрессовывают из корпуса. При сборке шкив рекомендуется заменять новым, чтобы обеспечить требуемую посадку на валик.

Однако их соединение не будем трогать, если выпрессуем валик с противоположной стороны. Крыльчатка при этом упирается в корпус, не повреждая его, и валик легко из нее выходит, поскольку посадка здесь менее плотная.

Покупая сальник, проверьте, на месте ли распорные кольца манжеты, а устанавливая, нанесите герметик.

В. КОТОВ, КРАСНОЯРСК

ПАНОРАМА

ВЛАДИМИР АРБУЗОВ



Это только в арифметике от перемены мест слагаемых сумма не меняется. Применительно к стеклоочистителю «Волги» разница очень даже заметна. Одно дело, когда часть ветрового стекла возле левой стойки в слякоть вечно забрызгана и водитель, чтобы как следует видеть дорогу, вынужден смещаться вправо, и совсем другое – иметь перед собой чистый сектор.

На современных машинах, заметим, кинематика щеток обеспечивает водителю максимально большое поле зрения. На «Волге» же – чистит середину стекла. Чтобы исправить врожденный недостаток, мы перенесли левую щетку ближе к стойке. Получилось, на наш взгляд, неплохо. Наиболее важная часть стекла теперь остается чистой, а мертвая в дождь зона возле левой стойки практически исчезла.

Тем, кто захочет внедрить переделку на своей машине, возможно, будет интересен наш опыт. Первым делом снимаем панель стеклоочистителя и вал левой щетки. Вырезаем из этой панели опорную площадку вала поводка, переносим влево на 220 мм, прихватываем сваркой и сверлим в панели новое отверстие под вал щетки. Из рычага левой оси выбиваем палец подшипника тяги и переносим его на правую ось. Короткую тягу укорачиваем до 215 мм (по центрам отверстий) и соединяем ею кривошип моторедуктора с валом правой щетки. Длинную тягу, связывающую кривошипы валов щеток, удлиняем до 670 мм.

Готово. Осталось включить механизм и откорректировать по месту положение «дворников» так, чтобы они не задевали уплотнитель стекла. □



ТОЧКА ОПОРЫ

Почему за рулем одних машин можно без устали ехать часами, а на других через два часа начинаешь елозить в поисках приемлемой позы? Конечно, на безрыбье и колченогий табурет – кресло Людовика, но почему большая часть отечественных автомобилей столь скупа на эргономику? Ведь иной раз для исправления положения нужен сущий пустяк!

К примеру, «Волга»: в долгой поездке безработная левая нога уходит далеко за педаль сцепления. А ход педали 140–160 мм, и каждый раз задирать ногу надоедает. Вместе с тем давно известно простейшее решение – сделать на полике площадку. Такую, чтобы ступни располагались на одном уровне с педалями. Тогда и осанка за рулем выправится и перенос ноги на педаль будет простым и естественным.





К сожалению, готовых площадок в продаже нет, но для ее изготовления нужен лишь кусок двухмиллиметрового железа да два часа свободного времени.

Конструкция видна на снимке, а размеры каждый сможет подобрать индивидуально. У нашей длина 230, ширина 60, а высота 70 мм. Чтобы подошва не скользила, отверстия в площадке выдавлены наружу шариком, а сама она привернута к полику четырьмя саморезами.

Конечно, мы не утверждаем, что именно такая конструкция – образец совершенства. Ее задача – опробовать идею, а она, как нам кажется, достойна внимания. □



На ВАЗе:

ЕВГЕНИЙ БАЙБОРИН отдел доводки двигателей (1, 2);
СЕРГЕЙ ОСИПОВ отдел топливной аппаратуры и токсичности (3);
ЛЕОНИД КАЛИНОВИК отдел доводки шасси (4);
СЕРГЕЙ МОХНАТКИН отдел специальных испытаний (5).



1. Правда ли, что ныне двигатель ВАЗ-21084 (1600 см³) выпускается с укороченными шатунами в стандартном блоке 21083, а не в более высоком, как ранее?

Производство двигателя 21084 в опытно-промышленном производстве ВАЗа в 2003 году прекращено. Принципиальное его отличие – собственный блок 21084 с высотой на 1,4 мм большей, чем 21083, и оригинальный коленвал 21084, обеспечивающий ход поршня 74,8 мм. Шатуны и поршни (соответственно, 2110 и 21213) серийные.

Любое отличие от перечисленного говорит, что перед вами не изделие ОПП ВАЗа.

2. В двигателе ВАЗ-21099i выпуска 2001 года (пробег 22 тыс. км) через одну-две минуты после холодного пуска появляются посторонние звуки, напоминающие детонационные. Они не совпадают с частотой шума ГРМ, возникающего через равные промежутки времени, по мере прогрева двигателя ослабевают, а при достижении рабочей температуры пропадают. На СТО проверили зазоры – в норме, а посторонний шум объяснили следствием некоей модернизации ГРМ, которую осуществил ВАЗ в последнее время...

О модернизации ГРМ, проведенной ВАЗом, рассказывал журнал ЗР. Введена сфера на внутренней части толкателя в зоне его контакта с торцом стержня клапана. Это уменьшило величину боковой силы, действующей на клапан, снизило уровень шума ГРМ и увеличило срок службы направляющих втулок. На двигателях ВАЗ-2110 и ВАЗ-2111 появился распредвал 2110 с увеличенной высотой впускного кулачка, что позволило поднять мощность примерно на 2 кВт по сравнению с распредвалом 2108. Однако модернизация ГРМ не имеет отношения к постороннему шуму вашего двигателя. Скорее всего, это частный случай, вызванный каким-то отклонением от требований технической документации. Очевидно, имеет смысл провести аудиодиагностику двигателя с использованием стетофонендоскопа и локализовать зону «нефункционального» звука. После этого можно искать способ устранения: не исключена частичная или полная разборка двигателя с контролем и заменой деталей.

3. Какой карбюратор предпочесть для ВАЗ-21063 (двигатель 1300 см³) взамен отслужившего «Озона», если машина оборудована бесконтактной системой зажигания (от 2108)?

Самое лучшее в таком случае – приобрести на рынке карбюратор 21051-1107010 типа «Солекс». Но это сложно, поскольку таких давно не выпускают. Для городских режимов допустим карбюратор 2108-1107010, но его придется перенастраивать. С заводскими регулировками возможны незначительные провалы при троганье и затруднения с холодным пуском. Для движения по шоссе с высокими скоростями этот карбюратор не очень подходит – диффузоры меньших диаметров ограничивают поступление в двигатель воздуха и несколько снижают мощность.

4. Существуют ли «всесезонные» амортизаторы для комфортной езды, чтобы не были излишне жесткими, особенно на холоде? Слышал, что некоторые используют вместо амортизаторной жидкости синтетическое масло для автоматических коробок передач и даже «Тосол» или тормозную жидкость...

Начнем с азбуки. Характеристики подвески на заводе подобраны так, чтобы достаточная плавность хода автомобиля сочеталась с его управляемостью. Улучшение одного приводит к ухудшению другого.

В магазинах сегодня можно найти не только амортизаторы со стандартными (заводскими) характеристиками. Встречаются исполнения «спорт» (более жесткие) и «комфорт» (более мягкие). Их применение позволяет настроить автомобиль по своим критериям, но с более «мягкими» характеристиками ухудшается управляемость.

А теперь о различных технических жидкостях в амортизаторах. Здесь две задачи. Первая – непосредственно заправка гидравлических амортизаторов, вторая – использование жидкости в качестве проводника тепла при установке в корпусе стандартных передних стоек так называемых амортизаторных «патронов».

В качестве рабочей допустимо применение лишь специальной амортизаторной жидкости. Для отечественных амортизаторов – это «Славол АЖ», «Лукойл АЖ» или ГРЖ-12 со специфическим пакетом присадок для получения высоких антивспенивающих и антизадирных свойств. К тому же они совместимы с материалами, из которых изготовлены резиновые уплотняющие элементы амортизаторов. Применение других жидкостей ведет к быстрому повреждению амортизатора – «разъеданию» уплотнений и износу трущихся деталей.

Если приходится устанавливать в корпуса передних стоек амортизаторные «патроны», пространство между ними заполняют теплопроводящей жидкостью. Иначе тепло, выделяемое при работе амортизатора, не будет рассеиваться в атмосфере – корпус штатной стойки станет играть роль термоса. Амортизатор перегреется – характеристики изменятся. Для его охлаждения подходит любая амортизаторная жидкость или даже «Тосол».

5. Объясните, что такое плечо обката, какова его роль, как оно меняется в процессе эксплуатации автомобиля.

Плечо обката – это расстояние от линии пересечения срединной плоскости шины с поверхностью дороги до точки пересечения оси поворота с этой же поверхностью.

При положительном плече обката случайное повышение силы сопротивления одного из колес способно вызвать поворот руля в эту же сторону и нарушить курсовую устойчивость автомобиля.

Разрабатывая конструкцию подвески, стремятся уменьшить положительное плечо обката или даже сделать отрицательным. Один из примеров – переднеприводные автомобили ВАЗ.

В эксплуатации плечо обката практически не меняется. Однако оно зависит от вылета колеса – расстояния от срединной плоскости обода до привалочной плоскости диска. Меньший вылет увеличивает плечо обката. Мы не рекомендуем устанавливать на автомобиль колеса с вылетом, отличающимся от предписанного АвтоВАЗом более чем на 5 мм.

КОГДА ЛОПНУЛ ШЛАНГ

Многие правильно решили десятую задачу, заодно расширив кругозор нашего жюри. Премия же досталась Игорю АНДРИЕВСКОМУ из Карелии.

Отдельным участникам конкурса ситуация с лопнувшим шлангом показалась очень простой и это, поверьте, приятно. Выходит, немало у нас еще водителей, не разучившихся быстро соображать, решать задачи за рамками «курса молодого бойца». В то же время результаты этого тура по-своему поучительны: оказывается, даже опытные водители порой совершают (или, в данном случае, готовы совершить) печальные ошибки. Впрочем, судите сами.

Конечно, Гавриле «повезло» сломаться прямо-таки рядом с сельпо! Ассортимент товаров тут порой обширней, чем в супермаркете, а доброжелательность местной продавщицы не знает границ. Как не воспользоваться столь приятными обстоятельствами! И большинство участников конкурса не упустило эту возможность. В самом деле, вместо тормозной жидкости на короткое время (чтобы не дать наживку коррозии) можно залить почти любую. Вода, например, тоже практически несжимаема. Подмешав к ней шампуня, мыла, можно облегчить скольжение манжет. Но есть у этих суррогатов общий недостаток: при сильном нагреве (то есть интенсивных, частых торможениях) они закипят. Ехать нужно очень осторожно.



Впрочем, все эти минусы перечеркиваются главным: зимой такая «тормозуха» замерзает. Даже дамы советуют Гавриле не шампунь покупать, а водку, коньяк, виски. Двое предложили купить ликер – он, мол, лучше смазывает детали… И очень много решений половинчатых – купить белое вино, красное, кагор, портвейн. Эту уму непостижимо. Словно не россияне пишут. Ни разу не видели, как водка в леденец превращается, – езжайте в Якутию.

Бывалого читателя сразу видно, едва наткнешься в письме на слово «спирт». С этим ясно. А вот керосин, упомянутый в доброй трети почты, насторожил. Конечно, уж он-то даже в Верхоянске не замерзнет. Но где взять манжеты, которые от контакта с нефтепродуктами не разбухали бы раза в полтора! Вспомним также о чрезвычайной проникающей способности керосина, который потечет отовсюду, – во что превратятся тормоза?

Предостерегаем от применения в качестве «тормозухи» также моторного масла, солярки, «веретенки», уайт-спирита и т. д. Кстати, некоторые читатели даже ругали нас за упоминание керосина.

Внимание: любопытная информация! Нам сообщили, что «тормозуху» можно благополучно заменить растительным маслом.

А вот – экзотика. Какой-то шутник предложил залить молоко. Наверное, это допустимо, пока не прокиснет! Еще радикальнее совет… купить рыбий жир. Манжеты в нем тоже не разбухают (это гарантирует автор). Но человеку, которого в детстве поили этим полезным продуктом, даже вообразить страшно прокачку тормозов!

Кстати, большинство ответивших не забыли о том, что после любого суррогата систему нужно тщательно промыть. Как, чем? Все сходятся на том, что нынче это не проблема – средств для мытья жирной посуды хватает. Ну а после них не миновать двойной смены «тормозухи», чтобы первая растворила и вынесла остатки воды. Если не жалко, можно потратить на это спирт.

Но представим себе более сложную ситуацию: тормозов не стало в мороз, а до ближайшей деревни далеко. Жаль, что немногие вспомнили о «незамерзайке» в омывателе стекла. Если водитель не из тех, кто экономит, разводя ее водой, то она вполне может сыграть роль рабочей жидкости. Ну а если все же замерзнет…

Вот универсальное решение. Что у нас в системе охлаждения? Зимой нынче никто на воде не ездит – тут какой-нибудь соответствующий климату антифриз, «Тосол» и т. п. Слив из расширительного бачка 0,5–0,6 л, мы едва ли повредим двигателю. Только ехать придется аккуратно, чтобы «Тосол», перегревшись в приводе тормозов, не закипел.

Это решение – во многих письмах. Но премия, увы, одна. Ее получит Игорь Андриевский за грамотный и остроумный ответ. □

ЗАДАЧА ТРИНАДЦАТАЯ

БАРАНКУ ДОЛОЙ!

Ту рыбалку Паша запомнит надолго! Нет, клев тут ни при чем, хотя кой-чего наловили. Но вы вообразите Пашин «Москвич» – «сорок первый», которому девять лет, само по себе чудо! А тут вполне закономерная концовка: только-только завели мотор и начали подъем на взгорок, как Паша ахнул… Я увидел, что в руках он держит отломившуюся по спицам баранку, а ее ступица осталась на рулевом валу. Рулить-то чем? Дорога полевая, скорость мизерная – Паша притормозил, «Москвич» въехал в овес… Остановились. Что делать?

В багажнике неразбериха. Залежи ржавых ключей, отверток, пыльных банок, замшелых мешков. Жаль только, сварочного аппарата нет! А до деревни, где он есть, километров пять. По глухим местам… И все же Паша выход нашел.

Интересно, что делают читатели в подобных случаях?

Спешим порадовать участников конкурса: лучшие решения задач, начиная с тринадцатой, будем премировать суммой 6000 руб.! Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 10 февраля 2004 г. по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 или по e-mail:exp@zr.ru. Тел. (095) 207-79-84. Укажите полностью паспортные данные, контактный телефон, номера ИНН и страхового свидетельства Государственного пенсионного страхования.

ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ В ОБНОВЛЕННЫЙ «ЗАРУЛЕВСКИЙ ПОЧТАМТ»! ТЕПЕРЬ ОН ПРИНИМАЕТ НЕ ТОЛЬКО ПИСЬМА, РИСУНКИ И ФОТОГРАФИИ, НО И КРАТКИЕ РАССКАЗЫ О ВАШИХ АВТОМОБИЛЯХ – БУДЬ ТО «ЯГУАР» ИЛИ «ЭМОЧКА». ПОЖЕЛАНИЯ ПРЕЖНИЕ – ПОМЕНЬШЕ «ВОДЫ», ПОБОЛЬШЕ ИНТЕРЕСНОГО И САМОБЫТНОГО. КСТАТИ, ДЛЯ УСКОРЕНИЯ ПРОЦЕССА ИНФОРМАЦИЮ МОЖНО ПРИСЫЛАТЬ ПО ЭЛЕКТРОННОЙ ПОЧТЕ: KOLODOCHKIN@ZR.RU.

Я – Андриянова Мария Григорьевна. Ветеран войны, инвалид 2-й группы. У меня есть водительское удостоверение, выданное мне как шоферу 3-го класса в 1940 году – когда мне было 22 года; я попала на войну со своей машиной (полуторка) и исколесила всю нашу страну, перевозила раненых по госпиталям. После войны пришлось водить американские «студебекеры» – а сейчас мне 85 лет. Мои «права» сохранились и я хочу передать их в какой-нибудь музей, если таковой есть. Говорят, что где-то принимают документы военных лет от участников войны для коллекции. Желаю крепкого здоровья и молюсь за вас.

АНДРИЯНОВА М.Г.,
347416, П.ЕРИКОВСКИЙ ДУБОВСКОГО Р-НА РОСТОВСКОЙ ОБЛ.,
ПЕР. РЕЧНОЙ, 16

Прим. ред. *И Вам желаем здоровья, Мария Григорьевна! А специально для всех музейных работников мы публикуем Ваш адрес.*

После прочтения очередного номера журнала – а выписываю его с 1986 года – решил ездить строго по правилам. Как говорится, начал с себя. Однако не получилось – и вот почему.

Прилепил я на заднее стекло своего «Москвича-412» надпись «Я соблюдаю ПДД. А ты?». Так вот – меня стали пинать и зажимать даже «ОКОводы»! Не пихали меня разве что «дедушки-подснежники»... Кончилось тем, что эту наклейку я снял – надоело быть в чужих глазах «лохом» и «тормозом». Честно говоря, обидно. С уважением,

САХАРОВ ЮРИЙ, МОСКВА





ГАЛИНА ПЕТУХОВА, МОСКВА

«ТОЙОТА-ТЕРСЕЛ»: ЖЕНСКИЙ ВЗГЛЯД

В нашей семье последние двенадцать лет всегда был автомобиль. Увы, делить машину с мужем не получается, вот и приходилось перемещаться все больше на перекладных. Дорога отнимает часа по четыре в день. Надоело! В конце концов, у меня есть «права» почти десять лет! Ездить по городу я не боюсь. Сейчас или уже никогда. На семейном совете решили купить мне автомобиль.

Моя автожизнь начиналась на Дальнем Востоке, когда там стали появляться праворульные «японки». Даже экзамен по вождению я сдавала на «Тойоте», а при поступлении на курсы задавали вопрос: «На какой машине вы будете ездить, с правым или левым рулем?». Во Владивосток и ушел наш заказ на автомобиль.

Наконец сбылось! «Тойота-Терсел» 1998 года выпуска за 5200 долларов США с растаможкой и доставкой в Москву – это очень неплохо по нынешним временам. Небольшой, очень легкий на ходу, вполне презентабельный белоснежный седан; двигатель 1,4 л – большего мне, наверное, и не надо. Комплектация базовая, но все необходимое есть: гидроусилитель руля, автоматическая коробка передач, электростеклоподъемники всех дверей, электрозеркала, центральный замок, антиблокировочная система тормозов и две подушки безопасности.

Контрольная поездка на автосервис перед началом эксплуатации вселила надежду на долгую и счастливую жизнь моей «Тойоты». Даже пробег на одометре похож на настоящий: 128 тыс. км. В бардачке оказалась сервисная книжка: судя по цифрам пробега техническое обслуживание проводили регулярно. Последняя отметка японцев – 112 тыс. км. Московские сервисмены внимательно осмотрели машину и оценили состояние очень высоко. Заменили масла, фильтры, антифриз и установили сигнализацию. Получилось чуть больше 10 тысяч рублей. Все остальное – даже тормозные колодки – оказалось в норме. Видимо, у машины был заботливый хозяин, а скорее, хозяйка. Даже пепельницы не просто чистые; в них, судя по блеску пластмассы, никогда не



Двигатель «4E» распространен как в Японии, так и в Европе. А вот сам «Терсел» продается только в Японии.



тушили сигарет. Мне это вдвойне приятно, поскольку я не курю.

Не буду опровергать простую истину: как абсолютное большинство женщин, я не могу ездить на машине с какими-либо техническими проблемами. Она должна быть на 100% надежной, удобной, не очень большой, но и не маленькой, легкой и приятной в управлении, красивой как снаружи, так и внутри.

Внешне «Тойота» мне понравилась сразу. А вот цвет салона поначалу несколько смутил – совсем светлый. Я больше привыкла к серым, темно-синим или черным тонам, столь традиционным даже для белых машин. А здесь – бледно-желтая обивка сидений! Как минимум, необычно. Теперь, наоборот, нравится – салон кажется жизнерадостным, как будто в нем всегда светит маленькое солнышко. Потом – не такой как у всех. А самое главное опасение – что он будет сильно пачкаться – через два месяца эксплуатации развеялось само собой.

Правда, у моих подруг есть претензии к размерам салона: говорят, что он какой-то игрушечный. На самом деле ничуть не теснее, чем в той же «Самаре». И потом эта машина прежде всего для меня. А мне, с моим не очень высоким ростом и некрупной комплекцией, вполне удобно. При первом знакомстве мне ничего искать не пришлось и ни одна кнопка или ручка вопросов не вызвала. Исключение – нет кнопки включения повышающей передачи на селекторе коробки. Как потом выяснилось, «автомат» трехскоростной и овердрайва просто нет. Тем не менее, максимальная скорость (по спидометру) превышает 170 км/ч.

Уже два месяца я свободна от транспортных проблем. За это время проехала по городу почти четыре тысячи километров. Наступающая зима меня не пугает. Опыт круглогодичной езды есть. Правда, пришлось потратить около десяти тысяч рублей на зимние колеса из семейного бюджета.

Теперь еще о грустном – о расходах. Ежемесячные расходы на бензин и мойку составляют 1000–1200 руб. При моих пробегах нам с «Тойотой» вполне хватит двух технических обслуживаний в год – это два раза по 80-100 долларов США. При условии, что общественный транспорт у меня «съедал» примерно по 700–800 руб. в месяц, личное авто обходится раза в два, в два с половиной дороже. Но лучше хорошо ездить, чем ждать милости от общественного транспорта, не правда ли?



В советское время в течение 20 лет постоянно читал ваш журнал – теперь же лишь изредка. Одна из причин в том, что я являюсь хозяином автомобиля «Москвич-412 ИЭ» 1978 года выпуска, о котором информации в ЗР практически нет. Это понятно – и любителей «москвичей» осталось немного, да и автомобиль морально устарел. В мае 2003 года пробег перевалил за 300 000 км безо всяких капремонтов. Эксплуатирую машину круглый год, ТО провожу сам. Езжу по своему родному Северодвинску, посещал Прибалтику, Одессу, Нижний Новгород – никаких проблем!

Каждые 80 000 км меняю накладки диска сцепления, а после 170 000 заменил «корзину». Когда машина прошла 250 000, заменил коренные и шатунные вкладыши без расточки вала, поменял компрессионные кольца и впервые притер клапаны. «Родной» ремень вентилятора выдержал 115 000 км, а цепь, звездочки, манжеты коленвала и масляный насос работают по сей день. На 298-й тысяче впервые потребовался ремонт коробки: заменил ролики в блоке шестерен. На крестовинах сразу были установлены масленки для регулярного смазывания – до настоящего времени они в рабочем состоянии. Несколько раз менял манжеты на полуосях заднего моста. А раз в год провожу антикоррозионную обработку кузова. Результат – на фото. С уважением,

ПАРФЕНЬЕВ В.В., СЕВЕРОДВИНСК АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛ.



Как говорится, без слов. Май 2003, С.-Петербург.

КАЛИНИН К. А., ПЕТРОЗАВОДСК

Как видите, снимок сделан на сухопутной границе с Японией. Слева снизу – заграждения из колючей проволоки, на заднем плане – пограничный забор. Ну и – «Ниссан-Атлас», готовый пересечь границу… Правда, номера у нас уже российские, да и эта «япония» находится в Брянской области.

ЛАСКАВЫЙ В. В., УНЕЧА БРЯНСКОЙ ОБЛ.



ЯНВАРСКУЮ ПОЧТУ ЗР РАЗБИРАЛ И СИСТЕМАТИЗИРОВАЛ **МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН**

P. S. *По-прежнему в целях взаимной экономии времени просим всех наших корреспондентов указывать свои контактные телефоны.*

ТЕНЬ САМУРАЯ

АНАТОЛИЙ СУХОВ. ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ

«Хонды» славятся надежностью, но отпугивают сложностью: как знать, не разорит ли подержанная заморская техника нового владельца? Ведь даже скромные пяти-семилетние «сивики» напичканы оригинальными узлами: это и многорычажная независимая подвеска всех колес с пассивным подруливанием задних, и электронно-гидравлическая система управления клапанами (VTEC), и автоматические коробки передач собственной конструкции, и даже цепной вариатор! А в поколении 1992–1996 гг. была и полноприводная версия. Как подстраховаться при покупке и грамотно эксплуатировать эти авто, нам рассказали специалисты дилерского техцентра «ФК Моторс».

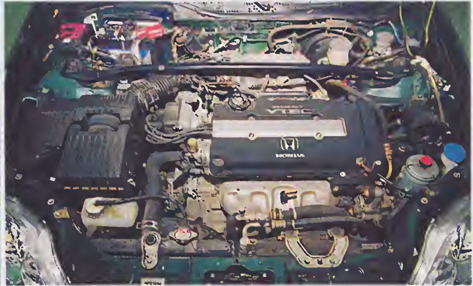
РОДОСЛОВНАЯ

Заводы, где собирали «сивики» пятого и шестого поколений, разбросаны по всему миру. Официально в Россию поставлялись автомобили только японской сборки в европейской комплектации, причем до 1996 года – лишь с карбюраторным двигателем D15B3 или моновпрысковым D15B2, без нейтрализатора и лямбда-зонда. Впрочем, благодаря серым дилерам на российском рынке представлен почти весь модельный ряд.

Хотя специального «восточного пакета» для «сивиков» не существует, с «чужим» автомобилем у нас могут быть проблемы. Если машина предназначалась для жаркого и сухого клима-



Карбюраторный двигатель D15B3 – «официальный» до 1996 года в России.



Двухвальный двигатель 1,6 л (160 л. с.) предусматривает распорку в штатной комплектации.



Место рождения автомобиля зашифровано в первых трех символах VIN: JHM – Япония, 1HG – США, 2HG – Канада, SHH – Великобритания.



Забор воздуха – сверху, из-под капота. Мотор не хлебнет воды из лужи.



Радиатор системы охлаждения и конденсор кондиционера не перекрывают друг другу воздух.



Информация о цвете, комплектации, размере шин и давлении в них – в наклейках на левой центральной стойке.

та, уплотнительное кольцо масляного фильтра в России может так задубеть, что потеряет герметичность. А горячее масло под давлением вытекает быстро! Поэтому резинкам на таких машинах – особое внимание, а фильтр лучше сразу заменить от греха подальше. Другая проблема – антикор. Зачем он в краю песчаных бурь? Американские и канадские версии нам подходят, но некоторые кузовные детали у них оригинальные – найти замену непросто. То же с универсалами – популярные в Европе, они почему-то не прижились в России. Еще меньше полноприводных авто, хотя жалоб на них не поступало. А вот пятидверных хэтчбеков из Англии (их выпускали только там) – немало, хотя официально их у нас и не продавали.

ДВА ВРАГА

О долговечности «хондовских» двигателей складывают легенды. Поэтому продавцы часто не скрывают двухсоттысячные пробеги – при хорошем уходе даже форсированные моторы (например, B16A2 выдает 100 л. с. с литра) зачастую служат более 300 тыс. км. Хронические болезни как у впрысковых, так и у карбюраторных двигателей отсутствуют. Есть у них лишь два серьезных врага – плохое масло и перегрев.

Двигатели «Хонды» собирают по селективной технологии: детали в паре подбирают индивидуально. Отсюда – минимальные зазоры в сопряжениях и высокий ресурс. При использовании минеральных масел детали покрываются низкотемпературными отложениями, что может привести к масляному голоданию и даже заклиниванию. Отвернем пробку маслозаливной горловины и проведем пальцем по внутренней поверхности крышки ГРМ. Пропитанная «ваксой» корочка подскажет: двигателю жилось несладко. Удалить часть грязи поможет промывка, но после нее масло придется сменить дважды – ведь после слива в системе остается еще около 1 л масла, а высокооборотные «хондовские» моторы весьма требовательны к его качеству. Чтобы избежать засоров и не мучиться с промывками, используйте «синтетику» или «полусинтетику», благо при спокойной езде расход масла почти незаметен даже при больших пробегах. (Впрочем, если регулярно загонять стрелку тахометра в красную зону, придется доставать щуп почаще – чудес не ждите!) Масло меняем как минимум раз в год или каждые 10 тыс. км.

Перегреть исправный мотор сложно. Часто система охлаждения оказывается жертвой нерадивости («тромб» из застывшего герметика, «левая» жидкость, не замененный вовремя термостат, пережатый шланг и т. п.). При покупке обратим внимание на верхний шланг, идущий от радиатора. Если он раздут, наверняка предыдущий владелец поездил с неисправным термостатом. Откроем пробку радиатора (только на остывшем моторе!) – «соплей» на ней быть не должно. Мутная или ржавая охлаждающая жидкость – тоже тревожный симптом. Тогда обязательно заглянем под двигатель: если на его задней поверхности вблизи шкива коленвала (возле дренажного отверстия помпы) видны капли жидкости или белый налет, грядет замена помпы. Это, как минимум, повод для торга. Защитить же радиатор от грязи поможет комариная сеточка в воздухозаборнике или капроновые колготки, натянутые на рамку.

Если кормить мотор «правильными» жидкостями и не экономить на фильтрах, внимания он потребует немного. Каждые 40 тыс. км – проверка зазоров в ГРМ, каждые 100 тыс. км – замена ремня. Свечи недолго сопротивляются отечественному бензину, а вот электробензонасос и форсунки его переваривают. Впрочем, коль машина ездила по России, стоит вынуть бензонасос и осмотреть бак изнутри: если на дне мутная жижа, лучше снять его и вымыть – сэкономите на эвакуаторе. А вот закоксованные с виду форсунки обычно вполне работоспособны. Профилактически

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

■ **1991 год.** На Франкфуртском автосалоне представлено пятое поколение «Хонды-Сивик». Кузова – седан, трехдверный хэтчбек, купе, УПВ (Shuttle). Двигатели – рядные, 4-цилиндровые, 16-клапанные, расположены спереди поперечно: карбюраторные 1,2, 1,3 и 1,5 л (в том числе D15B4 – с двумя карбюраторами) мощностью от 50 до 71 кВт/от 68 до 96 л. с., с моновпрыском 1,5 л, 66 кВт/90 л. с. и с распределенным впрыском 1,5 и 1,6 л мощностью от 75 до 118 кВт/от 102 до 160 л. с. Коробки передач – ручная или автоматическая. Есть полноприводная версия с вискомуфтой в заднем мосту.

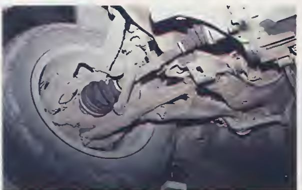
■ **1994 год.** Пятидверный хэтчбек. Двигатель 1,4 л с распределенным впрыском 66 кВт/90 л. с.

■ **1995 год.** Новое поколение с частичным обновлением гаммы двигателей: прекращен выпуск моторов с моновпрыском и карбюраторных. Появился двигатель 1,4 л, 55 кВт/75 л. с. Изменились дизайн кузова, подвеска. Появилась вариаторная трансмиссия CVT.

■ **1997 год.** На Женевском автосалоне представлен новый пятидверный хэтчбек. Расширена гамма двигателей за счет впрыскового 1,8 л, 124 кВт/169 л. с. и дизеля с непосредственным впрыском (Rover) 2,0 л, 63 кВт/86 л. с.

■ **1998 год.** Универсал (Aerodeck). Молдинги на бампере и дверях окрашивают в цвет кузова.

■ **2000 год.** Дебют на Парижском салоне нынешнего, седьмого поколения «сивиков».


В подвеске до 1996 года были кованые рычаги...


...После 1996 года все – только штампованные. Надежность осталась на высоте.


Задний стабилизатор поперечной устойчивости устанавливали только на наиболее мощные версии. А с двигателями 1,4 л не ставили и передний.

промывать их не нужно, но при диагностике двигателя стоит обратить внимание на время впрыска. Впрочем, его увеличение против нормы не обязательно свидетельствует о неисправности форсунок – причина может быть и в подсосе постороннего воздуха.

По надежности карбюраторные моторы не уступают впрысковым, только многочисленные шланги, оси и диафрагмы требуют ухода. Достаточно раз в год обработать шланги силиконовыми препаратами, восстанавливающими эластичность, а металлические подвижные соединения – легкопроникающими смазками с антикоррозионным действием. Ни в коем случае не пытайтесь отрегулировать сложную систему методом тыка: восстановить исходное положение подстроечных винтов – головоломка даже для профессионалов.

Если появился рокот от распределителя зажигания, проверьте натяжение ремня ГРМ – из-за угловых колебаний распредвала люфт в шлицах оборачивается стуком. Если же рокот не исчез, возможно, изношен подшипник ротора.

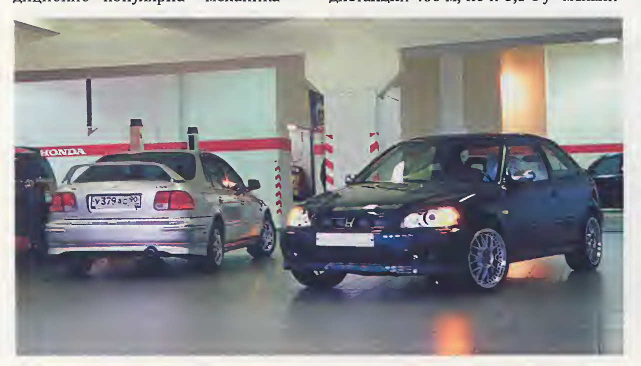
МЕХАНИКА, «АВТОМАТ» ИЛИ ВАРИАТОР?

«Сивик» может похвастать завидным разнообразием коробок передач. Традиционно популярна «механика» – в России ей оснащены около 95% машин пятого поколения и 80% – шестого. Претензий никаких, хотя коробки 1992–1996 гг. довольствуются обычным моторным маслом 10W-40. С 1996 года «Хонда» рекомендует специальное масло для ручных коробок передач MTF (Manual Transmission Fluid), не возбраняется его использование и в старых коробках. У сцепления с гидроприводом слабых мест нет – служит оно более 150, а порой и 250 тыс. км.

Оригинальные «хондовские» автоматические трансмиссии славятся надежностью и незадумчивостью. В отличие от традиционных планетарных «автоматов», они построены по схеме обычных коробок, поэтому сравнительно дешевы в ремонте – максимум 700–800 долларов. Зато найти замену на «разборке» практически нереально: для «сивиков» выпускали четыре типа «автоматов» с разными передаточными числами. Чтобы коробка не подвела, меняйте масло (ATF Premium, Dexron II или III) почаще, минимум раз в 30 тыс. км, поскольку без разборки агрегата его удается слить менее половины.

Вариаторная коробка передач CVT – изюминка «Хонды». Она позволяет не только отыграть 1,7 с у «автомата» на дистанции 400 м, но и 0,1 с у «механики». К тому же и топливо экономится (ЗР, 1999, № 2, с. 26). Отличить автомобиль с CVT проще всего по селектору передач: ряд для АКП – P-R-N-D-D3-D2-D1, а для CVT – P-R-N-D-S-L. Надежность вариатора на «Сивике» вне подозрений – на фирменном масле ATF Z1 он пройдет не одну сотню тысяч. Многозвенный стальной толкающий (!) ремень неплохо работает даже на более тяжелых HR-V (см. ЗР, 2003, № 12). Разве только трофи-рейды по российскому бездорожью да гонки «от светофора до светофора» способны вывести вариатор из строя.


Задняя многорычажная подвеска. Стрелкой показан сайлент-блок продольного рычага – он сдается раньше других.



ПЕРЕСЧИТАТЬ ПО КОСТОЧКАМ

ШРУСы – внутренний «трипод», наружный шариковый – почти вечные при условии целости их чехлов. Как правило, первыми (через 5–7 лет эксплуатации) сдаются наружные пыльники. Заменяем их, не дожидаясь пока трещины на сгибах превратятся в дыры.

Подшипники ступиц на машинах пятого поколения почти не доставляли проблем, а вот на шестом передние могут попроситься на замену к 80–160 тыс. км, задние – к 120–200 тысячам. К досрочному ремонту приводит модный сегодня «внешний тюнинг». Широко расставленные колеса не только пескоструят арки и двери, но и убивают подшипники. Если вылет колес 35 мм и меньше (у штатных ET около 50 мм), сразу покупайте комплект подшипни-

ков про запас. Да и операция по замене отнюдь не дешева – придется снимать поворотный кулак.

Как передняя, так и задняя подвески «сивиков» очень редко требуют внимания. Верхняя шаровая опора служит более 150 тыс. км (меняется в сборе с рычагом), нижняя – более 200 тысяч. Сайлент-блоки переживут автомобиль, лишь через 6–10 лет эксплуатации, возможно, придется заменить стойки стабилизатора поперечной устойчивости.

Сайлент-блоки продольных рычагов задней подвески можно назвать слабым звеном лишь условно – сдаются они первыми, но прежде служат более 150 тыс. км. К счастью, даже их разрыв аварией не грозит, но знаменитой «хондовской» управляемости уже не жди, да и стуки замучат. После замены деталей не забудьте отрегулировать углы установки колес – и передних, и задних. Кстати, спереди регулируется только схождение, поэтому при покупке особое внимание – кузову: «недотянутый» при ремонте лонжерон покоя резине не даст.

К рулевому управлению претензий нет. Наконечники тяг служат более 120 тыс. км. Рейка не течет, лишь при солидных пробегах (150 тыс. км) иногда требуется отрегулировать зазор в зацеплении (не сложнее чем на «Самаре», главное – не перетянуть!). В гидроусилитель нельзя лить ATF – сколько дорогих агрегатов запорото по незнанию! Замена специальной «хондовской» жидкости не предусмотрена, но при подозрительном запахе и цвете лучше подстраховаться. Меняют ее последовательным замещением (потребуется 1,5–2 л), не разбирая систему (ЗР, 2003, № 4, с. 246).

Тормоза – цепкие и надежные. При целых пыльниках направляющие не закисают годами, а течь жидкости через манжеты при утапливании поршней (тормозные механизмы Lucas) – не повод для беспокойства. Виновников плохого торможения задних колес может быть два: клапан распределения усилия на моторном щите и нарушенный зазор между штоком главного тормозного цилиндра и вакуумным усилителем. Первый заменяют, второй регулируют с помощью специального приспособления. При заказе колодок обязательно указывайте VIN – тормозные механизмы разные.

НА ДНЕ

Восемьдесят процентов панелей кузова – оцинкованы (кроме крыши, задних стоек, усилителей для жесткости). Ржавчина на пяти-семилетних машинах – как правило, признак кузовного ремонта. Исключение – задние арки. Если хотя бы раз в год, весной, не промывать их полости от скопившихся там соли и грязи, через несколько лет на эмали проступят паучки и точки. Ситуация усугубляется, если потеряна резинка, защищающая стык арки и крыла.

Снизу почти нет выступающих деталей: глушитель упрятан в тоннель, трубопроводы закрыты защитными кожухами, даже под болты крепления защиты в лонжеронах предусмотрены подштамповки. Пороги защищены от камней и бордюров пластиковыми накладками. Вот только передние брызговики в России долго не живут – все же посадка у «сивиков» низковата.

Электрика практически безотказна. Соединения – с тройным уплотнением по разъему и по каждому проводу, жгуты защищены пластиковыми оболочками. После нескольких лет эксплуатации начинают заедать передние электростеклоподъемники: стекло перекашивается на подъеме, выходит из паза. Причина – в скопившейся грязи: достаточно вычистить и смазать силиконовым спреем направляющие, хотя иногда приходится регулировать механизм.



Ледяные торосы оставили отметины на лонжеронах – но даже защита магистралей осталась нетронутой.



Автомобиль 1996 года. Под крылом и накладкой порога металл даже не тронут коррозией.

НА ЧУЖИХ ОШИБКАХ

При всей сложности «Хонда» вполне дружелюбна к механикам: специнструмент почти не требуется, всякие торксы-звездочки тоже (агрегатный ремонт не в счет), поэтому многие рукастые автолюбители годами сами обслуживают эти автомобили. Но, бывает, и обжигаются...

При замене двухрядного подшипника передней ступицы внутреннее кольцо частенько остается на ступице. Попытки сбить его молотком почти наверняка оставят забоины на посадочных поверхностях – тогда и новый подшипник прослужит недолго, порой не более 10–15 тыс. км. В фирменном сервисе для этой операции есть съемник, забоины же придется зашлифовать. ШРУСы из коробки передач вынимаются легко, а вот при их установке нередко повреждают сальник. За углом его не купишь – поэтому лучше доверить операцию профессионалам. Многие умельцы, вместо того чтобы заменить прокладки, «усиливают» их герметиком. Мотору это грозит катастрофой: поплывший под давлением герметик забивает смазочные каналы – отказывает система VTEC, да и до «клина» недалеко. В придорожном сервисе так поступают сплошь и рядом – откуда там «хондовские» прокладки? Увы, в России бич этих машин – не дороги и даже не бензин, а храбрые мастера лома и кувалды. □

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ РАБОТ У ОФИЦИАЛЬНОГО ДИЛЕРА

Работа	Стоимость, долл. США*
Диагностика электронных систем автомобиля	40
Диагностика: состояния кузова (визуальный осмотр)/подвески	10/25
ТО 10 тыс. км/40 тыс. км/100 тыс. км	100/190/245
Замена сцепления	210
Замена наружного чехла ШРУСа	85
Замена подшипника передней/задней ступицы	60/35
Замена наконечника рулевой тяги	35
Замена верхней шаровой опоры в сборе с рычагом	85
Замена сайлент-блока продольного рычага задней подвески	110
Замена переднего/заднего амортизатора	60/45
Регулировка углов установки всех колес	50

*Для седанов EJ и EK.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, долл. США*
Расходные материалы для ТО 10 тыс. км/40 тыс. км/100 тыс. км	40/190/260
Комплект сцепления	145
Комплект наружных чехлов ШРУСов (со смазкой и хомутами)	79
Подшипник передней ступицы	95
Наконечник рулевой тяги	89
Верхний рычаг в сборе с шаровой опорой	178
Сайлент-блок продольного рычага задней подвески	42
Передний/задний амортизатор	164/185
Крыло переднее (до/после 1996 г.)	247/335
Капот (до/после 1996 г.)	509/629
Бампер передний (до/после 1996 г.)	719/464
Фара (до/после 1996 г.)	357/389

*Для седанов EJ и EK.

В ГОСТИ К ЙОУЛУПУККИ

По утрам при 30-градусном морозе наша техника заводилась без проблем, но из бескамерных шин «Дэу-Нексия» порой уходил воздух.

ВЛАДИМИР ГРИНЬКОВ. ФОТО АВТОРА

Йоулупукки – это финский брат нашего Деда Мороза. Вот к нему-то в гости мы и отправились на Новый год.

Варианты с гостиницами или туристическими деревнями отмели сразу. Только отдельно стоящий коттедж. В лесу. Чтобы никого рядом. И много-много снега. Таких коттеджей на 4–10 человек в Финляндии около десятка тысяч. Цены начинаются примерно от $600 за неделю и варьируются в зависимости от местоположения и размеров домика. Однако в любом случае чем больше дом, тем дешевле обходится каждое «койкоместо», поэтому выгоднее ехать большой компанией. Коттедж нашли через турфирму, причем заранее посмотрели его фотографии – симпатичный! Двухэтажный шестиместный домик общей площадью более 80 м^2, который мы сняли на пятерых, обошелся в 1800 евро за две недели.

Ехать решили на своей машине. Во-первых, коттедж действительно стоит в лесу – до автобусной остановки четыре километра, до продуктового магазина – шесть, а ближайший городок и вовсе



Добротные товары по непривычно высоким ценам.



Въезд в населенный пункт.

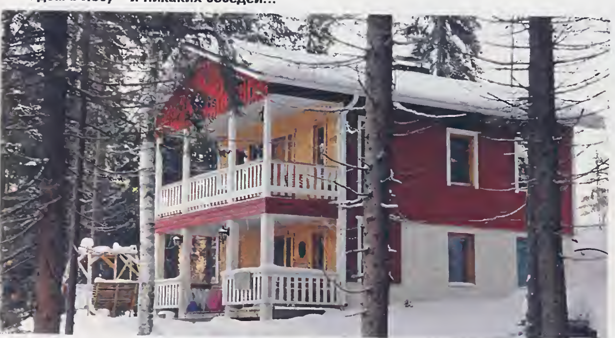

На снегоходе и 60 км/ч – много, хотя разгоняться можно до 140.

Финляндия вообще страна дорогая. Час парковки в центре Хельсинки обойдется от 1,2 до 2,4 евро, в аэропорту – 6 евро. Стаканчик кофе с кусочком пирога в придорожном кафе – 3 евро. Ручная мойка автомобиля (только снаружи) – 18 евро, автоматическая дешевле.

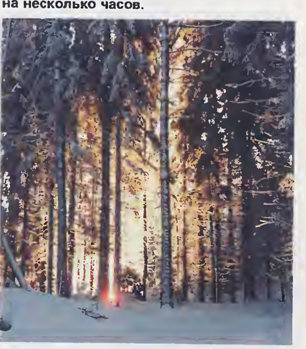
Хозяева коттеджа ждали на перекрестке, откуда начиналась лесная дорога к «нашему» дому. Проводили, показали жилище, объяснили, что как включается и где что хранится, и уехали, оставив для связи номер своего мобильного телефона. В последующие две недели хозяева появлялись редко – в основном когда мы испытывали в этом необходимость.

Домик оказался оборудован на славу. В кухне – электроплита, посудомоечная машина, холодильник, микроволновка и много чего еще. Кроме того, сауна, газовая колонка, сушильный шкаф, стиральная машина, телевизор,

Наш дом в лесу – и никаких соседей...



Летом здесь белые ночи, а зимой солнце показывается из-за горизонта лишь на несколько часов.



в пятнадцати километрах. Во-вторых, везли с собой продукты, которые в Финляндии в 2–4 раза дороже, чем у нас.

Кроме паспортов с визами и медицинских страховок на каждого участника нашего новогоднего автопробега, потребовалась еще «зеленая карта» – международная страховка на случай аварии. Естественно, наклейка «RUS» на корме автомобиля. Непременное условие – зимние шины с глубиной протектора не менее 3 мм. Шипы разрешены, но необязательны. И никаких антирадаров! Найдут (даже невключенный) – оштрафуют и изымут. Кроме полного бака, можно ввезти канистру с 10 л топлива – бензин в Финляндии отличный, но дорогой, «95-й» стоит около 1,1 евро за литр.

До места доехали за два дня с ночевкой в Выборге и заездом в Хельсинки. Правила поведения на дорогах Суоми просты и понятны. Ближний свет должен быть включен всегда, независимо от времени суток и погодных условий. Ремни безопасности обязательны, в том числе для пассажиров на задних сиденьях. Зимой на автомагистралях разрешенная скорость – 100 км/ч, на обычных дорогах 80, в населенных пунктах 50 км/ч. На шоссе финны обычно едут чуть быстрее, но лишь на 10–15 км/ч – сообщить по телефону в полицию о злостном нарушителе может любой участник движения! Кроме того, штраф в Финляндии трактуется индивидуально и зависит от уровня доходов нарушителя: чем они выше – тем больше штраф. Глава одной финской компании, человек не бедный, заплатил 100 тысяч долларов (да-да, прописью: сто тысяч!) за то, что превысил разрешенную в городе скорость на 25 км/ч.

видео, магнитола и по камину на каждом этаже. Естественно, вода из своей скважины и канализация. В общем, островок цивилизации в заснеженном лесу. Рядом озерцо, маленькое и, похоже, промерзшее до дна. Склон поблизости мы в первые же дни залили водой и превратили в горку – пластмассовые сани-корытца нашли в кладовке. Чуть позже хозяева привезли еще две пары лыж и ботинки к ним, не взяв за прокат ни цента.

Войдя во вкус, через хозяев же арендовали снегоход – 150 евро за неделю, плюс бензин, которого, к слову, израсходовали совсем немного. Сравните: пятичасовое мотосафари на близлежащем лыжном курорте обошлось бы в 120 евро с человека! По лесу проложены несколько трасс для снегоходов, они помечены специальными знаками. Кто еще

там катался, кроме нас, неведомо, но следы других снегоходов встречались.

Накануне нашего приезда гостеприимные хозяева нарядили в коттедже елку. Так что привезенные из Москвы игрушки пришлось повесить на симпатичную елочку рядом с домом. Дорожку к ней украсили полупрозрачными фонариками со свечками (горят 24 часа!) – финское Рождество уже окончилось и праздничные товары в магазинах продавались с огромными скидками.

Новый год встретили, как и положено, за праздничным столом, а потом продолжили праздник в лесу: светящаяся дорожка, засыпанные снегом деревья, сказочная тишина, хоровод вокруг елки, горячий глинтвейн и праздничный фейерверк, который мы напоследок устроили на нашем маленьком персональном озере. Мороз (31°С) определили только по термометру и очень удивились: после русского застолья в финском лесу было тепло и уютно.

А Йоулупукки мы так и не увидели – похоже, он отдыхал после рождественских праздников в своей резиденции близ городка Рованиеми. Кстати, туда из Хельсинки каждый вечер отправляется поезд со специальным вагоном для автомобилей. Мы не оставили надежду увидеть финского Деда Мороза – когда-нибудь обязательно приедем сюда еще раз. □



В гости к Йоулупукки – хозяин в комфортабельном купе, машина сверху на платформе.

Финский Дед Мороз оставляет подарки в расшитом носке.



Путешествия-2003: поздравляем победителей!



Победители конкурса путешествий: Дмитрий Ромашкин, Михаил Селезнев, Наталья Богдасарова.

Вот и закончился год, в течение которого мы вместе с читателями совершили множество интересных поездок и сделали для себя немало географических открытий. Проехали через всю Европу и Сибирь, спускались с водопадов Исландии, колесили по Америке на моторхоуме, побывали на русском Севере, поднялись на Эльбрус, добрались даже до африканского Кот д'Ивуара. В конце года редакция традиционно подводит итоги конкурса материалов о путешествиях. Сделать это непросто: каждый рассказ хорош по-своему, да и предпочтения у всех разные. В результате долгих споров тройка призеров все же определена.

Мечтая о путешествиях, многие представляют себе дальние страны, экзотические пейзажи. Это очень здорово, однако такая поездка требует долгой подготовки, изрядного водительского опыта, немалых денег, упорства, наконец. А потому подчас так и остается мечтой. Между тем у России богатейшая история, и чтобы прикоснуться к ее шершавым камням, не надо ехать за тридевять земель и пересекать несколько границ. О поездке на русский Север, о красивейших городах, древних крепостях и монастырях, о связанных с ними легендах – рассказ Натальи Богдасаровой «В глубь веков», опубликованный в ЗР, 2003, № 5. Поздравляем автора с третьим местом и награждаем термобоксом, а также «Энциклопедией автомобилей» и «Автокаталогом-2004» издательства «За рулем».

Читая о чужих поездках, частенько оправдываемся перед собой: «Конечно! Была бы у меня такая мощная, надежная и современная машина, я бы тоже...» На поверку это не более чем отговорка. Доказательство тому – путешествие длиной 15 тысяч километров через одиннадцать стран, которое совершил на тридцатилетнем (!) «Москвиче-412» читатель из Грузии Эрик Багдасаров-Мириманов – «Большое вкусное приключение» (ЗР, 2003, № 1). Мечты нужно осуществлять! Поздравления со вторым местом, автомагнитолу и набор книг мы посылаем в Тбилиси.

Большинство наших авторов отправляются в путь, чтобы познать мир. Но есть и такие, которые проверяют его – и себя – на прочность. Как, например, каякеры-экстремалы из клуба Geolink-Xtrem, которые добрались на «Форде-Транзит» до Исландии, покорили опасные водопады и написали об этом необычный и занимательный дневник. Первое место, жидкокристаллический автомобильный телевизор и набор книг получают Дмитрий Ромашкин и Михаил Селезнев за рассказ «Планета гейзеров» и великолепные фотографии (ЗР, 2003, № 2).

«За рулем» продолжает ставший традиционным конкурс материалов о путешествиях в новом, 2004 году. Ваши рассказы, путевые заметки, фотографии, а также замечания и предложения присылайте с пометкой «Путешествие» на адрес редакции или электронный un@zr.ru. Путешествуйте с нами, путешествуйте как мы, путешествуйте лучше нас! □

СЧАСТЛИВЫЙ ЖРЕБИЙ

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО. ФОТО: АЛЕКСАНДР БАТЫРУ

Это, конечно, никто не забыл. И все же напомним: прошедший год был для «За рулем» – юбилейным, семьдесят пятым! Событие стало праздником не только для редакции: вопреки принятым правилам именинники сами дарили своим читателям и подписчикам разного рода подарки, причем вполне осязаемые.

Еще в начале года мы пообещали читателям сюрприз. Какой? Несколько месяцев «держали паузу», и вот пришло-таки время ответить на вопрос. В ноябре в Москве решено было провести итоговый розыгрыш автомобиля, причем в качестве приза выставили весьма и весьма привлекательный – новенький вседорожник «Шевроле-Нива»!

Ради того чтобы в конкурсе участвовало как можно больше наших читателей, пошли даже на изменения стандартных правил игры. В этот раз претендовать на приз ЗР мог любой автолюбитель (кстати, в столичном регионе целая армия подписчиков и читателей ЗР – около 100 тысяч!), посетивший днем 7 ноября площадку перед крупнейшим торговым комплексом «Крокус-сити».

Конечно, мы не обещали каждому, кто в свой выход-











ной придет к «Крокусу», автомобиль, но одно гарантировали: веселое времяпрепровождение и хорошее настроение! Ведь нашими партнерами был не кто-нибудь, а компания «Кларион» (один из мировых лидеров в области аудио- и видеооборудования для автомобиля) и AGA – ведущая российская компания в области автохимии, автокосметики, аксессуаров и профессионального инструмента. Для начала же разыграли два десятка хороших автомобильных подарков: акустические системы, специальную литературу и отнюдь не дешевые сертификаты на добротную автомобильную косметику. Веселое настроение в этот удивительный для московского ноября солнечный день поддерживали девушки из популярной группы «Блестящие». Под их песни первые ряды активно танцевали, а кое-кто даже подпевал. Но когда пришло время назвать номер, на который выпал главный приз, все как один замолкли (по самым скромным подсчетам на площадке тогда собралось больше трех тысяч).

Ведущий медленно называет заветные цифры... И вдруг откуда-то из глубины раздается радостный мужской возглас: «Это я!!!»

На сцену поднимается наш главный призер – москвич Михаил Карзанов, да не один, а вместе с женой Ольгой и сыном Севой. Шутка ли, какое счастье привалило.

– О розыгрыше я услышал по радио, – рассказал он позже. – Нет, конечно, ни на что не рассчитывал (в жизни ничего серьезного не выигрывал!), но решил: на улице отличная погода, у сына – каникулы, надо съездить, посмотреть на праздник ЗР, ведь я – многолетний подписчик, читатель журнала. Потом хотел отвести сына в детский развлекательный центр Star Galaxy в «Крокусе» – друзья говорили, там мальчику будет интересно. Пока ведущий крутил барабан и приглашал на сцену призеров за поощрительными подарками – ничего в общем-то не ждал. Но когда он начал выкрикивать цифры номера, на который выпал главный приз, совершенно неожиданно, даже не дослушав их до конца, понял, что автомобиль мой...

Биография у 40-летнего Михаила, как он сам сказал, самая обычная. В 1983 году окончил радиотехнический факультет Московского института электронного машиностроения, по распределению попал в «почтовый ящик». Участвовал в создании радиолокационных станций, в том числе и для знаменитого ныне комплекса С-300.

«Потом, – вспоминает Михаил, – была своя небольшая сервисная фирма, где я окончательно понял, что не всякий хороший инженер может стать удачливым предпринимателем. Теперь я сервисный инженер в торговой компании, продающей офисную технику. Работа нравится, хоть денег приносит не сказать что много».

На праздник ЗР семья Карзановых прибыла на своей двухлетней «девятке». Любимый вид отдыха – семейные путешествия по стране на машине. А в очередное Карзановы отправятся уже на серебристой «Шевроле-Ниве». Что же – счастливого пути!

На этой радостной ноте и закончился наш юбилейный год. А вот открытые акции «За рулем» продолжаются. В наступившем 2004 году читателей и подписчиков ждут встречи с редакцией, конкурсы, призы и подарки. Ближайший розыгрыш намечен на начало весны. Где он пройдет, какими будут его условия? Обо всем этом вы узнаете в следующих номерах журнала. Выписывайте ЗР, читайте и – выигрывайте! □







«Мак-Ларен» первым начал испытания модели будущего года МР4-19.

КУРС – НА ВОСТОК!

СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ. ФОТО: DPPI

Воодушевленные интереснейшим сезоном, хозяева формулы 1 не стали перетряхивать правила чемпионата мира. Да и не было в том нужды: техническая эволюция, призванная уменьшить расходы, расписана на несколько лет вперед. Но изменения – и очень дельные – все равно есть. Их утвердили на заседании Всемирного совета ФИА, а коснулись они, в основном, порядка проведения тренировок. Так, на двух свободных, в пятницу, командам дозволено использовать по три машины и по три гонщика – два «призовых» плюс тест-пилот. Квалификация же будет из двух сессий. Каждый пилот сможет проехать не один, а два быстрых круга, получая тем самым право на ошибку. Это настоящий подарок, к примеру, для Дейвида Култарда, которого прежняя чересчур жесткая система частенько выбивала из колеи. Несколько раз шотландец стартовал просто с неприличных для пилота его уровня позиций.

Зато настоящий переворот совершен в календаре гонок. В нем 18 этапов – рекордное число! Макс Мосли поясняет, что упрямо придерживаться некоего оптимального количества гонок нельзя, поскольку у разных эпох разные запросы. «Мы не станем возражать и против двадцати этапов, – говорит президент ФИА. – Чем больше гонок, тем привлекательнее наш чемпионат для зрителей и спонсоров».

Благополучно теперь вернулся в родные пенаты всеми любимый Гран-при Бельгии – власти согласились пойти на уступки в отношении рекламы сигарет. Но под вопрос – по этой же причине – попала канадская гонка. Ее организаторы спешно собирают сейчас 10 миллионов долларов, чтобы компенсировать потери команд из-за табу на табачные логотипы.

Мосли неоднократно озвучивал главный лейтмотив сезона-2004: «Многие страны хотят и могут проводить Гран-при на высоком уровне. Им долгие годы отказывали, ничем особо это не мотивируя. Как следствие, чемпионат был «проевропейский» – три четверти этапов проходили в Старом свете. Мы словно забыли, что у нас – чемпионат мира. И дело тут вовсе не в табачной рекламе, так как с 2006 года формула 1 от нее откажется – это уже решено».

Новые трассы в Шанхае и Бахрейне, нефтеносном княжестве на островах Персидского залива, построили за год с небольшим. Им предстоит теперь выдержать экзамен комиссии ФИА по безопасности. А к 2005 году свою трассу



Герои сезона–2003.

ЧЕМПИОНАТ МИРА 2004 ГОДА

7 марта	Гран-при Австралии, Мельбурн
21 марта	Гран-при Малайзии, Сепанг
4 апреля	Гран-при Бахрейна
25 апреля	Гран-при Сан-Марино, Имола
9 мая	Гран-при Испании, Барселона
23 мая	Гран-при Монако, Монте-Карло
30 мая	Гран-при Европы, «Нюрбургринг»
13 июня	Гран-при Канады, Монреаль
20 июня	Гран-при США, Индианаполис
4 июля	Гран-при Великобритании, Сильверстоун
11 июля	Гран-при Франции, Маньи-Кур
25 июля	Гран-при Германии, Хоккенхайм
15 августа	Гран-при Венгрии, Будапешт
29 августа	Гран-при Бельгии, Спа-Франкоршам
12 сентября	Гран-при Италии, Монца
26 сентября	Гран-при Китая, Шанхай
10 октября	Гран-при Японии, Сузука
24 октября	Гран-при Бразилии, Интерлагос

КОМАНДЫ И ПИЛОТЫ

Команда	Мотор	Пилоты
«Феррари»	«Феррари»	Михаэль Шумахер (Германия), Рубенс Баррикелло (Бразилия)
«Вильямс»	БМВ	Хуан-Пабло Монтоя (Колумбия), Ральф Шумахер (Германия)
«Мак-Ларен»	«Мерседес-Бенц»	Кими Райкконен (Финляндия), Дейвид Култард (Великобритания)
«Рено»	«Рено»	Фернандо Алонсо (Испания), Ярно Трулли (Италия)
BAR	«Хонда»	Дженсон Баттон (Великобритания), Такума Сато (Япония)
«Заубер»	«Петронас»	Фелипе Масса (Бразилия), Джанкарло Физикелла (Италия)
«Ягуар»	«Форд»	Марк Уэббер (Австралия)
«Тойота»	«Тойота»	Кристиано да Матта (Бразилия), Оливье Панис (Франция)
«Джордан»	«Форд»	пока не определены
«Минарди»	«Форд»	пока не определены

на окраине Стамбула обязались построить турки – контракт на Гран-при у них уже в кармане.

«Поход на восток» сулит большую пользу. Арабская авиакомпания Gulf Air сразу же стала официальным перевозчиком чемпионата мира. Эдди Джордан кинулся искать новых инвесторов в бурно развивающийся Китай, где партия на последнем съезде назвала три оплота коммунизма: рабочие, крестьяне и… бизнесмены. А бедствующая «Минарди», чей старт под вопросом, изыскивает способы затащить в команду алжирского гонщика Нассима Сиди Саида. Сколько спонсоров можно собрать под такого пилота! Ведь до сих пор богатый арабский мир держался как-то в стороне от формулы 1. Об этом как раз и говорил Саид: «Важные международные турниры обходят нас стороной, и это сильно затрудняет развитие арабского автоспорта».

На место боевого пилота «Минарди» претендует также москвич Сергей Злобин, прошлой зимой участвовавший в тестах команды. Об этом сообщил в ноябре менеджер гонщика Михаил Назаров. «Злобин будет стартовать в качестве боевого пилота. Спонсор найден, это крупная российская компания», – сказано в лаконичном сообщении для прессы. Подробности не разглашаются до момента подписания контракта. «Минарди» воздерживается от каких-либо комментариев, но это обычно для бедных команд – тянуть с назначениями пилотов до самого последнего дня. И «Минарди», и «Джордан», и даже заводской «Ягуар», сильно зависящий от понесшего большие убытки «Форда», сегодня не скрывают, что отдадут предпочтение так называемым «рента-драйверам» – гонщикам, оплачивающим свои выступления, что называется, с лихвой. А если они еще и неплохо рулят – замечательно. Шеф «Минарди» Пол Стоддард дал понять, что одно место уже практически забронировал 22-летний итальянец Джанмария Бруни, отвечающий всем запросам. Найдется ли вакансия для Злобина?

Ведущие команды сохранили не только поставщиков моторов, но и пилотов, лишив прессу удовольствия устроить обычные для межсезонья пересуды. Информационный вакуум, впрочем, удачно заполнил «Мак-Ларен», подписавший контракт с Хуаном-Пабло Монтоей аж на 2005 год! Тоже своеобразный рекорд формулы 1: у колумбийца еще целый сезон впереди и неплохие виды на титул, а он уже «попрощался» с «Вильямсом». Тут же поползли слухи. Дескать, Монтою на целый год посадят на скамейку запасных, а на старт вместо него выйдет, к примеру, тест-пилот Марк Жене. Или тот же Жак Вильнев – экс-чемпион, потеряв работу в BAR, ничего не нашел взамен и близок к завершению карьеры пилота формулы 1. Фрэнк Вильямс поспешил заявить, что у команды относительно Хуана нет никаких сомнений: «Ниже своих возможностей ему не позволят выступить собственные мотивации».

Фавориты – прежние. Определенное преимущество получил «Мак-Ларен», так как раньше всех построил и начал испытывать новый болид. «Рено» потеряла главного конструктора – талантливый Майк Гаскойн перешел в «Тойоту». Это, как считают, неизбежно отразится на результатах французской «конюшни». Вряд ли она в предстоящем сезоне продолжит дальнейший путь наверх. А «Минарди», напротив, может преподнести сюрприз. В целях экономии средств Пол Стоддард купил пять машин разорившегося год назад «Эрроуза» – модели А23. Первые тесты показали, что вчерашние «эрроузы» едут не хуже сегодняшних «минарди». И станут, видимо, базовым автомобилем, который «доукомплектуют» современными наработками.

В скором будущем ожидается рост числа участников чемпионата. Китайские власти как-то обмолвились, что создать национальную команду формулы 1 – не сложнее и дешевле, чем запустить космический корабль. В стране есть для этого все необходимые силы. А Гран-при Бахрейна способен всколыхнуть амбиции шейхов-миллиардеров. Не на это ли рассчитывал Макс Мосли, избирая новый курс – на восток? □



А «Рено» пока может испытывать лишь новый двигатель – на старом шасси.

ЖЕСТОКАЯ ЭКОНОМИЯ

СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ. ФОТО: DPPI

Чемпионат мира завершился на высокой ноте, хотя казалось, что лимит сюрпризов, отведенных на сезон-2003, уже исчерпан (чего стоила сенсационная победа «Субару» в асфальтовой гонке!). Ничего подобного.

Перед ралли Великобритании четыре пилота сохраняли шансы на титул, но за три дня до старта стало известно, что один из соискателей высших наград не сможет сесть за руль. Шотландец Ричард Бернс неожиданно потерял сознание, управляя обычным автомобилем на обычной дороге. От возможной трагедии ударного пилота «Пежо» спас соперник из команды «Форда» Маркко Мартин. Неизвестно, куда вез его Бернс, но эстонец быстро перехватил управление и остановил машину на обочине. Врачи, обследовав Ричарда, не огласили вердикт, но однозначно запретили ему выходить на старт. А ведь при удачном раскладе Бернс мог отыграть пять очков отставания и стать чемпионом!

Ситуация упростилась: три претендента на три призовых места в чемпионате, но не тут-то было. Почти сразу после старта расстался с мечтами о третьем титуле Карлос Сайнс. Кабина его «Ситроена» перед спецучастком вдруг заполнилась дымом. Механикам здесь «доступ к телу» категорически запрещен – только в сервисных зонах! Испанец и его штурман сами бросились искать источник задымления: загорелась видеокамера, установленная организаторами телетрансляции. Перерезав провода, Карлос решил проблему. Вскоре выяснилось, что поврежден еще и блок управления двигателя, из-за чего он разом проиграл 20 секунд. И, совсем утратив концентрацию, вылетел с трассы при попытке пройти крутой поворот на шестой передаче – не расслышал указаний штурмана.

Таким образом, у Петтера Сольберга остался только один реальный конкурент – второй «ситроеновец» Себастьен Лоэб. Сольберг выиграл в Уэльсе в прошлом году, и никто не сомневался, что он постарается исполнить партию первой скрипки и сейчас. Обнаружилось, однако, что француз тоже неплохо едет по грунту. Весь первый день дуэлянты обменивались уколами на спецучастках и завершили его со счетом 4:3 в пользу норвежца. Темп держали невероятный, и было ясно – так долго продолжаться не может, у кого-то будет сбой и тогда пиши пропало.

Оценив ситуацию, руководство «Ситроена» решило не рисковать победой в командном зачете – и Лоэба обязали просто доехать. Все восемь участков второго дня выиграл Сольберг. Короткий третий день норвежец начинал



Петтер Сольберг, новоиспеченный чемпион, блестяще провел концовку сезона.

с солидным запасом прочности в 40 секунд, и теперь уже он сбавлял обороты. Дважды отличился Себастьен, но так и остался вторым. Третьим на финише был Томми Мякинен, прощавшийся с чемпионатом WRC – четырехкратный чемпион уходит на покой.

Итоги сезона – «Пежо» утратила оба титула. Достижение «Ситроена» закономерно: хорошо укомплектованная и сбалансированная команда, ничем не уступающая сопернику-собрату по концерну «Пежо-Ситроен». А вот 29-летний Сольберг, несомненно, поразил всех. Ведь в чемпионате мира он, можно сказать, новичок, дебютировал в 2000-м. Год назад одержал здесь свою первую победу на этапе, а сегодня уже – чемпион!

По части интриги раллийный чемпионат превзошел даже формулу 1. Это не замедлило сказаться на телевизионном рейтинге – трансляции смотрели свыше миллиарда человек! Интернет-

Финиш последнего чемпионата «в старом формате». Британия потеряла право на заключительную гонку.





Маркус Гронхольм был по-прежнему очень быстр, но в этом году скорость чаще приводила к сходам, нежели к победам.


Не очень-то радовался командной победе «Себ» Лоэб... Ведь он был сказочно близок к личному титулу.


Компьютерная игра, названная именем Колина Мак-Рея, остается бестселлером, а сам шотландец, увы, уходит.

страничка британской гонки поставила абсолютный рекорд посещаемости в сутки. Злые языки говорят, что рост популярности чемпионата толкнул ФИА, ревнующую ралли к любимой формуле, на жесткие меры. Прозвучало даже слово «саботаж». Новые правила для WRC – «мирового раллийного чемпионата» сочиняли по ходу сезона, неоднократно ставя их с ног на голову. В конце лета все были уверены, что на этапах смогут стартовать по три экипажа от каждой команды. Причем третьим вправе ехать лишь пилот, доселе ни разу не поднимавшийся на подиум. «Пежо» и «Ситроен» поспешили заключать контракты. Результат – за бортом оказался Колин Мак-Рей, один из самых харизматичных пилотов не только в ралли, а вообще в автоспорте. Все места в топ-командах оказались заняты! В ноябре ФИА вернулась к варианту двух экипажей, и за счет этой «экономии» увеличила турнир с 14 до 16 этапов! Причем добавила отнюдь не самые ближние края – Японию и Мексику! Чего же теперь ждать?

«Хёндэ», не сумев завершить сезон из-за финансовых трудностей, еще до того сообщила, что, возможно, возьмет тайм-аут на один год. Теперь уж в этом сомнений нет. «Шкода» объявила, что сможет выступить только в 10 этапах, то есть ее пилоты получат очки лишь в личном зачете. А старты «Форда» вообще под вопросом. Шеф команды «голубого овала» Макольм Уилсон все лето умолял ФИА сделать чемпионат дешевле: «Наш бюджет на будущий год урезан на 30 процентов! Мы с трудом тянули 14 гонок, а 16 для нас – просто нереально!»

Макс Мосли и бровью не повел. Он пребывает в убеждении, что серьезно снизил расходы команд: «Да, первое время им будет тяжеловато. Пожалуй, мы рискуем сократить число заводских команд до четырех. Но если эти новации не внедрить, то чемпионат может совсем погибнуть, задавленный финансовыми тисками». Кое-какие расходы действительно снизятся. Командам запретили проводить тесты

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ 2004 ГОДА

23–25	января	ралли Монте-Карло
6–8	февраля	ралли Швеции
12–14	марта	ралли Мексики
16–18	апреля	ралли Новой Зеландии
14–16	мая	ралли Кипра
28–30	мая	ралли Греции
11–13	июня	ралли Аргентины
25–27	июля	ралли Турции
6–8	августа	ралли Финляндии
20–22	августа	ралли Германии
3–5	сентября	ралли Японии
17–19	сентября	ралли Великобритании
1–3	октября	ралли Италии
15–17	октября	ралли Франции
29–31	октября	ралли Испании
12–14	ноября	ралли Австралии

КОМАНДЫ И ПИЛОТЫ*

«Ситроен»	Себастьен Лоэб (Франция), Карлос Сайнс (Испания), Симон Жан-Жозеф (Франция).
«Пежо»	Маркус Гронхольм, Харри Рованпера (оба – Финляндия), Фредди Лойкс (Бельгия).
«Форд»	Маркко Мартин (Эстония), Франсуа Дюваль (Бельгия).
«Субару»	Петтер Сольберг (Норвегия), Ричард Бернс (Великобритания).
«Шкода»	Дидье Ориоль (Франция).
«Хёндэ»	не определены
«Мицубиси»	Жиль Паницци (Франция).

*Названы гонщики, подписавшие контракты до 30 ноября.

в августе и ноябре, тесты за пределами Европы и «разведочные» тесты накануне очередной гонки. Ограничено число механиков, укорочены программы ознакомления с трассами, и так по многим пунктам – чуть меньше, чуть короче. Что касается 16 этапов, то помнятся слова Мосли, сказанные в середине 90-х: «В идеале – приблизить раллийный чемпионат к формату формулы 1. Десять команд, шестнадцать этапов...». Что ж, половина задачи выполнена.

Новые порядки аукнулись на кадровой политике. «Пежо» сообщила, что Харри Рованпера потеряет место, если из чемпионата уйдет «Форд». Место финна займет тогда более перспективный Маркко Мартин. Шеф французской команды Коррадо Провера спокойно пережил весть о двух сверхнормативных этапах, но не выдержал нервотрепки с числом экипажей: «Черт знает что! Две машины – это совсем другая стратегия, нам понадобятся совсем другие пилоты! И менять их придется за месяц до старта. А самое обидное, что мы уже потеряли и никак не вернем нашего «короля асфальта» – Жиля Паницци». Француза, отчисленного из «Пежо» за ненадобностью, перехватила вернувшаяся в первенство «Мицубиси».

Вопросов много, ответов почти нет, как нет и обратного пути. Команды формулы 1 прошлой зимой тоже дружно возмущались новыми правилами: то нельзя, это нельзя, верните все как было! А сегодня вряд ли кто упрекнет ФИА в чрезмерной решительности. □

НА СТАРТ, ВНИМАНИЕ...

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ

На первые в истории автогонки по маршруту Париж – Бордо, состоявшиеся в июле 1894 года, было заявлено около 120 машин. Среди них бензиновые, паровые и электрические экипажи, повозки, движимые мускульной силой «шоферов» и сжатым воздухом, и даже, по словам их создателей, «сжатой водой» и «силой земного притяжения». На старт же вышло всего 20 машин, остальные не осилили пробный 50-километровый пробег, или, как сказали бы сейчас, не прошли квалификацию.

Уже в начале прошлого века организаторам гонок пришлось делить гоночные автомобили на группы и вводить технические ограничения, дабы обуздать фантазию изобретателей. Соревнования машин с характеристиками, отличавшимися как небо и земля, уже тогда были явно бессмысленными.

Ныне в официальном списке ФИА (FIA – Международная автомобильная федерация) более десятка классов, некоторые из них разбиты на группы.

Помимо международных, существуют многочисленные национальные классы. Многие максимально приближены к техническим нормам ФИА. Скажем, автомобили нашей формулы «Русь» (ЗР, 2003, № 9) близки машинам формулы 3.

ФИА наделена полномочиями разрабатывать и издавать правила соревнований и технические требования к машинам. Регламентируют множество параметров (для автомобилей формулы 1 – это около 30 страниц!) – размеры и массу, характеристики двигателя и тормозов, дорожный просвет и объем топливного бака и многое другое. Хитрые конструкторы ищут малейшие лазейки в регламенте, чтобы сделать машину быстрее, а задача организаторов – уравновесить шансы участников, чтобы соревнования были зрелищными.

Каждая модель, претендующая на участие в гонках, ралли, кроссах и т. д., должна пройти омологацию – строгую проверку конструкции на соответствие правилам. Для некоторых спортивных классов есть еще одно важное требование – производитель должен построить не меньше автомобилей, чем это определено правилами.

Наиболее свободны в творчестве, пожалуй, создатели кроссовых машин. Здесь можно использовать кузов одной модели, трансмиссию другой, а двигатель – третьей. Основные ограничения для легковых машин и багги – это объем двигателя и минимальная полная масса.

Познакомимся с некоторыми боевыми машинами – героями автодромов и ралли, покорителями пустынь... □

НАША СПРАВКА

Классификация чемпионатов ФИА (2003 г.)

Формула 1.
Формула 3000.
«Гран Туринг» (Grand Touring. Классы: GT, N-GT).
Туристские автомобили (Touring Cars).
Спортивные автомобили (Sportscars. Классы: SR1, SR2).
Ралли (Группы: WRC – World Rally Championship, Super-1600, Production Cars – серийные автомобили).
«Кросс-кантри» ралли (Cross-country rallies. Классы: T1 – легковые вседорожники, T4 – грузовики).
Формула 3.
Кросс и ралли-кросс (Off-Road. Классы: D1 – легковые, D3 (D3A) – багги).
Грузовики (кольцевые гонки).
Подъем на холм (Hill Climb. Классы: серийные и подготовленные автомобили).
Исторические автомобили (Historic Cars).
Дрегстеры (Drag Racing).
Альтернативная энергия (Alternative Energies).



«Рено-R23». Длина – 4600 мм, база – 3100 мм. Двигатель «Рено-R23» – V-образный 10-цилиндровый рабочим объемом 3 л. Мощность – свыше 800 л. с. (точную, «Рено», как и прочие команды формулы 1, не указывает). Максимальные обороты – свыше 18 000 в минуту. Скорость – более 300 км/ч. Команда заняла в чемпионате прошлого года 4-е место.



Автомобили формулы 3000 весьма близки по конструкции и параметрам машинам «королевской» формулы, но дешевле. Их строят на одинаковых шасси – «Лола-В 02/50» с мотором «Зетек-Джадд KV96» мощностью около 353 кВт/480 л. с.



«Ауди-R8» представляет класс спортивных автомобилей. Мотор V8 объемом 3,6 л с двумя нагнетателями «Гаретт» развивает 404 кВт/550 л. с. Длина – 4650 мм, масса – 900 кг. В 2003 году команда «Ауди» завоевала в чемпионате Sportscars 4-е место.



Британский «Морган-Аэро 8» с кузовом в стиле «ретро» омологирован для гонок в классе «Гран Туринг». Масса – 1100 кг. Мотор V8 рабочим объемом 4 л. Мощность – 368 кВт/500 л. с. при 8000 об/мин, крутящий момент – 420 Н·м при 6300 об/мин. Коробка передач – 6-ступенчатая. Дебют «Моргана» состоялся на трассе Спа в Бельгии, но машина не прошла квалификацию.



«Альфа-Ромео 156GTA Супер» класса туристские автомобили оснащена 2-литровым 260-сильным мотором и 6-ступенчатой коробкой передач с последовательным переключением. В Кубке конструкторов чемпионата-2003 команда «Альфа-Ромео» заняла 2-е место.



Раллийная «Шкода-Фабия WRC» (бывшая группа А). Привод на все колеса, три самоблокирующихся дифференциала. Мотор – 2-литровый мощностью 220 кВт/299 л. с. при 5000 об/мин. В элитном чемпионате WRC, где выступают лишь заводские команды, «Шкода» в прошлом году заняла 5-е место.



«Ситроен-С2 Супер 1600» – представитель новой, более демократичной раллийной группы – «Super-1600» (между WRC и серийными – бывшей группы N). Привод лишь на передние колеса. Мощность двигателя – 165,4 кВт/225 л. с. при 8500 об/мин.



«Мицубиси-Паджеро Эволюшн» для ралли-рейдов (по классификации ФИА – «Кросс-кантри» ралли). Полноприводный автомобиль оснащен мотором V6 объемом 3,5 л мощностью 195 кВт/265 л. с. при 5500 об/мин. Коробка передач – 6-ступенчатая.



«Мерседес-Бенц ОМ 5011А» для кольцевых гонок. Дизель V6 объемом 12,8 л развивает 884 кВт/1202 л. с. при 2000 об/мин. Момент – 4200 Н·м при 1800 об/мин. Разгон до 100 км/ч – 3,9 с. По регламенту ФИА максимальная скорость ограничена 99 миль/ч (около 160 км/ч); возможная максимальная скорость – 247 км/ч.



«Абт-Ауди ТТ-R», участник немецкого чемпионата ДТМ (DTM – «Дойче Туренваген Мастерс»). Двигатель V8 объемом 4 л развивает 327 кВт/445 л. с. при 6800 об/мин, коробка передач сблокирована с главной передачей, привод на задние колеса.



«Додж-Интрепид R/T» национальной американской гоночной серии НАСКАР (NASCAR). Двигатель при 8000 об/мин развивает 574 кВт/780 л. с. Максимальная скорость – свыше 200 миль/ч (320 км/ч).

А СПОРТА ... МАЛО

В Москве на ВВЦ прошла традиционная ежегодная выставка «Спорт Мотор Тюнинг». Пожалуй, впервые за всю ее историю наблюдался явный перекос в сторону тюнинга, тогда как спорт, ради которого все и затевали четыре года назад, был представлен откровенно слабо. Ознакомившись с экспозицией, можно было заключить, что в стране проявляют интерес только к ралли-рейдам (три стенда!), формуле «Русь» и бывшему Кубку «VW-Поло», который превращается в чемпионат серийных машин с двигателями до 1600 см³. Самый живописный гоночный экспонат – автомобиль неузнаваемой модели, подготовленный для гонок на выживание. Тюнинг же явился во всей своей столичной красе: от ретромобилей до «Хаммера».

В рамках выставки состоялось официальное награждение чемпионов, победителей первенств и обладателей кубков России в разных дисциплинах автоспорта. Здесь же прошла конференция Российской автомобильной федерации.



Гоночная новинка на ВВЦ – прототип на базе «Субару-Импреза», подготовленный для ралли-рейдов.

ЗИМНИЕ ЛАВРЫ

Неудовлетворенный результатами летнего сезона в итальянской формуле «Рено», Виталий Петров отказался от каникул. Мягкий климат позволяет здесь «снимать два урожая» – после регулярного чемпионата итальянцы проводят еще достаточно представительный короткий зимний турнир из четырех гонок.



Уже во второй уроженец Выборга, стартовав десятым, поднялся на подиум – второе место! Заезд сложился для него более чем удачно – на первом круге обогнал шестерых соперников, оказавшись на третьей позиции. Затем сломался мотор на машине шедшего впереди итальянца Луиджи Феррара. Обе гонки выиграл пилот из Венесуэлы Пастор Мальдональдо, а Петров по сумме двух гонок – второй. Кажется, он начал оправдывать авансы шефа своей команды Виченцо Соспири, полгода назад утверждавшего, что у Виталия незаурядный гоночный дар, но мало опыта.

НА ПОДИУМ – ДУЭТОМ!

Сезон европейских гонок на выносливость завершила 1000-километровая гонка в Ле-Мане. В последние годы россияне довольно часто появлялись в этой гоночной Мекке, и никого не удивило, что в списках участников сразу два наших пилота. Роман Русинов, пользующийся поддержкой Госкомспорта и Газпрома, вошел в состав экипажа известной команды «Кураж Компетишн». Его партнерами за рулем прототипа «Кураж-С65» стали бельгиец Вим Инменс и итальянец Энрике Мисиони. А Алексея Васильева ангажировала команда «Фрайзингер», с которой он не так давно сражался в чемпионате «Гран Туризмо». Москвич составил компанию французам Стефану Дауди и Стефану Ортелли на «Порше-996». Престижная гонка не входила в какую-либо серию – собралось 36 экипажей. Но это нисколько не умаляет заслуг наших пилотов. Оба по итогам 208-кругового заезда взошли на подиум! Русинов одержал победу в категории LMP-675 – «младших» спортпрототипов, а Васильев занял второе место в зачете GT, где было 17 участников.

В следующем году Васильев продолжит выступать в чемпионате GT, а Русинов подыскивает новое поле деятельности и уже прошел тесты в одной из команд набирающей популярность международной серии формулы «Ниссан» – 450-сильных машин с японскими моторами на оригинальном шасси «Даллара».



КАЛЕНДАРЬ

ЯНВАРЬ

РАЛЛИ

- **16–17** Кубок России, «Ермак», Чусовой (Пермская обл.)
- **24–25** Кубок России, «Жигули», Тольятти
- **31–1 февраля** Кубок России, «Мороз», Раменское

ТРЕКОВЫЕ ГОНКИ

- **10–11** Чемпионат России (N-1600), Раменское
- **10–11** Чемпионат России («Волга»), Пенза
- **10–11** Кубок России, «зона» (А-1600), Тольятти
- **10–11** Кубок России, «зона» (А-1600), Курган
- **17–18** Кубок России, финал (А-1600), Ижевск
- **24–25** Чемпионат России (N-1600), Усады
- **24–25** Чемпионат России («Волга»), Самара

КРОСС

- **24–25** Чемпионат и Кубок России (УАЗ, легковые), Дмитров

ФЕВРАЛЬ

РАЛЛИ

- **7–8** Кубок России, «Яккима», Лахденпохья (Карелия)
- **13–15** Чемпионат России, «Пено» (Тверская обл.)
- **27–29** Чемпионат России, «Ладога», Лахденпохья

ТРЕКОВЫЕ ГОНКИ

- **1** Чемпионат России, «зона» (А-1600), Пермь
- **1** Чемпионат России, «зона» (А-1600), Арамиль
- **7–8** Чемпионат России (N-1600), Раменское
- **7–8** Чемпионат России («Волга»), Пермь
- **14–15** Чемпионат России, «зона» (А-1600), Омск
- **14–15** Чемпионат России, «зона» (А-1600), Бавлы
- **21–22** Кубок России («Волга»), Н. Новгород
- **28–29** Чемпионат России, финал (А-1600), Курган

КРОСС

- **8–9** Кубок России (ЗИЛ-130), Бронницы
- **14–15** Чемпионат и Кубок России (грузовики, УАЗ), Бронницы
- **21-22** Кубок России (грузовики), Рязань

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

14-й этап, ралли Великобритании:

1. П. СОЛЬБЕРГ (Норвегия, «Субару-Импреза») – 3:28.58;
2. С. ЛОЭБ (Франция, «Ситроен-Ксара») – 0.43;
3. Т. МЯКИНЕН (Финляндия, «Субару-Импреза») – 2.58;
4. К. МАК-РЕЙ (Великобритания, «Ситроен-Ксара») – 5.28;
5. Ф. ДЮВАЛЬ (Бельгия, «Форд-Фокус») – 7.16;
6. Ф. ЛОЙКС (Бельгия, «Пежо-206») – 8.06;
7. М. ШТОЛЬ (Германия, «Пежо-206») – 8.49;
8. Р. КРЕСТА (Чехия, «Пежо-206») – 9.02.

ИТОГИ

Пилоты: 1. П. СОЛЬБЕРГ – 82;
2. С. ЛОЭБ – 71;
3. К. САЙНС – 63;
4. Р. БЕРНС – 58;
5. М. МАРТИН – 49;
6. М. ГРОНХОЛЬМ – 46,
7. К. МАК-РЕЙ – 45;
8–9. Ф. ДЮВАЛЬ, Т. МЯКИНЕН – по 30;
10. Ж. ПАНИЦЦИ – 27.

Команды: 1. «Ситроен» – 160;
2. «Пежо» – 145;
3. «Субару» – 109;
4. «Форд» – 93;
5. «Шкода» – 23;
6. «Хёндэ» – 12.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО КРОССУ, ИТОГИ

УАЗ: 1. Б. ДЖЕПАЕВ (Ульяновск);
2. П. ДРОФИЧЕВ (Московская обл.);
3. С. ДАШКЕВИЧ (Сызрань).

ГАЗ-51: 1. С. ПУЧКОВ (Москва);
2. В. ИВАНОВ;
3. В. ПЕТРУНИН (оба – Зеленоград)

ГАЗ-52: 1. С. КРОТОВ (Арзамас);
2. С. ГЛИНСКИХ (Реж);
3. С. КАШИРСКИЙ (Кораблино).

ЗИЛ-130: 1. С. САФОНОВ;
2. Ю. КУЛЯБИН (оба – Москва);
3. А. ЖОХОВ (Бронницы).

ЛИГА ЧЕМПИОНОВ

АНДРЕЙ СИДОРОВ. ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ

Выиграть супермарафон «Париж – Дакар» в автоспорте столь же престижно, как завоевать «золото» на Олимпийских играх. Победителей знает весь мир. Спортсменов – в лицо, машины – по силуэту и фирменной боевой раскраске. К сожалению, видеть гонку воочию могут лишь избранные – вечно воюющие африканские племена да те, кто каким-то образом оказался причастен к каравану гонки. Остальной мир каждый год в начале января припадает к экранам телевизоров.

Увы, России, похоже, не нужно знать своих героев. Максимум, что удавалось увидеть за последнее время – парутройку десятисекундных сюжетов, нарезанных из тех, что дает в эфир французская телекомпания. КамАЗов в этих обрывках, как правило, нет – зачем рекламировать чужаков? А между тем уже который год команда «КамАЗ-мастер» уверенно лидирует в марафоне.

ПАЛКИ В КОЛЕСА

Но большой спорт – большие деньги, а их в конечном счете создает интрига, непредсказуемость и острота борьбы. Чтобы хоть как-то стреножить камского мустанга, джентльмены по ходу дела вводят новые правила и норовят сделать это в последний момент.

За три месяца до старта Дакара-2002 предписали перенести двигатель из середины рамы под кабину (читай – сделать новый автомобиль). Не помогло – см. ЗР, 2002, № 5, «Одинокий волк «Дакара». В 2003-м понадеялись на чудовищную мощь грузовиков ДАФ отца и сына Де Роев – опять мимо подиума!

К нынешней гонке организаторы потребовали подтвердить серийность выпуском пятнадцати «камазов» – аналогов спортивного грузовика и провести их омологацию. Это в соответствии с новым регламентом должно стать допуском «боевых» к очередному трансафриканскому ралли.

Очевидно, что эти ухищрения преследуют единственную цель – потеснить фаворитов ралли – российских и чешских гонщиков и таким образом протолкнуть в лидеры кого-нибудь из западных экипажей. Не мытьем, так катаньем! А к следующему марафону уже готовятся мероприятия по удушению двигателей – ограничительные шайбы на входе воздуха в турбокомпрессор. Дело в том, что ведущие западные производители уже много лет строят двигатели для кольцевых гонок грузовиков и с такими ограничениями хорошо знакомы. Шайба диаметром 74 мм, если компрессор один, или две шайбы по 51 мм, если два нагнетателя – для них дело привычное. Даже с ними кольцевые моторы развивают под тысячу «лошадей». Наши же, пусть форсированные, но все же серийные, выдают «только» 850. Но марафон не «кольцо» – здесь и надежность ценится не меньше мощности. Забегая вперед, скажем, что на эти «происки империализма» КамАЗу есть чем ответить.

Впускные патрубки компрессоров можно, например, сделать в виде сопла Лаваля, а шайбы разместить заподлицо в критическом сечении. Тогда вреда от них практически не будет.

Или подвеска. Теория утверждает, что для автомобиля повышенной проходимости нужна податливая на кручение рама. С ней вероятность диагонального вывешивания колес минимальна. Но такая податливость на высоких скоростях идет во вред управляемости, рассогласовывая работу подвески – машина начинает рыскать. У спортивного КамАЗа рама очень жесткая, а с рельефом трассы борются только рессоры и гидропневмостойки с встроенными амортизаторами – очень удачная, к слову, конструкция.

...Итак, комиссии представлены пятнадцать новеньких КамАЗ-4911 EXTREME, мало чем отличающихся от известных всему миру победителей ралли-рейдов. Что стоило это заводу – отдельный разговор, зато сегодня, пусть недешево, но эту машину можно купить!

СЕРИЙНЫЙ «УБИЙЦА»

Перед нами серийный грузовик быстрого реагирования.О том, как устроены его спортивные собратья, мы рассказывали в ЗР, 2000, № 5 и 2002, № 5.Там есть и технические характеристики. Сегодня несколько слов о «ширпотребе».

Основных отличий не так уж много – чуть менее форсированный двигатель, нижнекамские шины вместо «Мишлена», стальные, а не легкосплавные колеса, «гражданские» сиденья да обычные топливные баки вместо алюминиевых. Остальные мелочи, необходимые в гонке, но бесполезные в повседневной жизни – не в счет. Ну зачем, например, отслеживать температуру гидропневматических стоек подвески при темпе движения, доступном простому смертному? Поверьте, задолго до того как она приблизится к критической, водитель, да и пассажиры запросят пощады.

Три года назад мне довелось покататься за рулем подобного КамАЗа по заснеженному полю (см. ЗР, 2000, № 5). Отдав семь лет жизни гонкам на багги, я считал, что дискомфорт от езды по пересеченной местности мне в общем-то привычен. Но когда победитель Дакаров Владимир Чагин прокатил меня



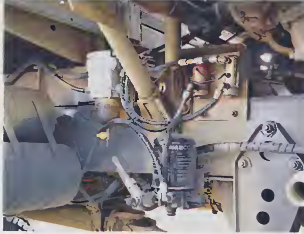
250 тысяч? Надо брать!



Серийный «Экстрим» почти не отличается от «боевого».



Фиксация кабины «Экстрима» – резьбовыми пальцами.



Вспомогательное оборудование «Экстрима» проверено ралли-рейдами.

по разбитой лесной грунтовке, понял, что заблуждался. О том, что испытывает за рулем гонщик, можно только догадываться, но на месте штурмана не только разговаривать боязно (язык прикусишь!) – видеть дорогу не так-то просто. На скорости за сотню машина, кажется, летит над дорогой, приземляясь лишь для того, чтобы откорректировать курс и в очередной раз оттолкнуться для прыжка. Полет проходит на высоте в среднем полтора метра, а очередное касание земли метров через двадцать. Слева – телеграфные столбы, справа – деревья, но поле зрения сужается почти до ширины дороги, а глаза выискивают ближайшую кочку, перед которой надо успеть сгруппироваться и напрячь шею, чтобы не слишком больно стукнуться шлемом о подголовник сиденья.

Удается, прямо скажем, не всегда. А в наушниках между тем спокойный голос пилота, комментирующего ход «гонки» и приемы прохождения того или иного ухаба. В общем, уже через десять километров подобной езды чувствуешь себя помятым мешком с костями. Каково же экипажу ехать в таком темпе по тысяче километров кряду? Не случайно за один «Дакар» они худеют на восемь-десять килограммов.

Вот и получается, что реальная «максималка» на бездорожье ограничена не мощностью двигателя или прочностью автомобиля, а прежде всего живучестью экипажа, его способностью переносить перегрузки, сохраняя работоспособность, и физической подготовкой.

Иными словами, серийный «Экстрим» с лихвой перекроет запросы самого взыскательного покупателя. Цена машины – под стать возможностям – 250 тыс. долл. Много это или мало – зависит от состоятельности покупателя и цели покупки. Спецслужбы, например, уже заказали несколько штук для своих тайных нужд. Присматривается и МЧС. С другой стороны – альтернативы-то нет. Ну какой еще грузовик сравнится с «Экстримом» в скорости, проходимости, живучести и надежности? Даже легендарный «Хаммер-Н1» ценой под 150 тысяч против КамАЗа – детская страшилка. И везет-то всего ничего, и едет только по ровному бездорожью, зато килограмм его американского веса обойдется чуть ли не в полтора раза дороже. А уж во что влетит эксплуатация – одному Богу известно. Наш же «Экстрим» – серийный, то есть с ремонтом и обслуживанием машины особых проблем не предвидится, все много раз проверено гонками.

Когда выйдет в свет этот номер журнала, почти такие же КамАЗы будут штурмовать очередной «Дакар». Пусть им сопутствует удача.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

КамАЗ-4911 EXTREME

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	7300
ширина	2500
высота	3590
База, м	4200
Снаряженная масса, кг	9400
Грузоподъемность, кг	5500
Полная масса, кг	16 000
Максимальная* скорость, км/ч	165
Двигатель	**7З846, дизельный, с турбонаддувом и интеркулером**
Расположение, число цилиндров	V8
Число клапанов	32
Рабочий объем, см³	17.24
Мощность, кВт/л. с.	538/730
при об/мин	2500
Крутящий момент, Н·м	2700
при об/мин	1300–1400
Трансмиссия	
Сцепление	Fichtel und Sachs однодисковое, сухое
Коробка передач	ZF механическая 8-ступенчатая, синхронизированная
Раздаточная коробка	Steyr VG2000/300 2-ступенчатая
Ходовая часть	
Подвеска:	
передняя	зависимая на продольных полуэллиптических рессорах, с гидропневматическими стойками со встроенными клапанами амортизаторов
задняя	то же, с продольной реактивной штангой
Размер стандартных шин	425/85R21

*Не менее.





УЧРЕДИТЕЛЬ
ОАО «За рулем»
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
Виктор Панярский
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Петр Меньших
EDITOR-IN-CHIEF
Peter S. Menshikh
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Владимир Аркуша
Марк Тилевич
ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ
Игорь Твердунов
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Вадим Крючков (зав. отд.), Антон Чуйкин (зав. отд.), Александр Будкин, Алексей Воробьев-Обухов, Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Сергей Канунников, Анатолий Карпенков, Михаил Колодочкин, Сергей Мишин, Юрий Нечетов, Максим Сачков, Анатолий Фомин
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.)
ЭКСПЛУАТАЦИЯ
Вячеслав Субботин (зав. отд.), Евгений Борисенков, Эдуард Коноп, Андрей Сидоров, Борис Синельников, Анатолий Сухов
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Андрей Бойко, Сергей Волгин (юрист, тел. 208-30-27), Ирина Романчева, Леонид Сапожников
ИНТЕРНЕТ, СПОРТ
Аркадий Алексеев (зав. отд.), Сергей Зиновьев
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник), Наталья Кледова (зав. отделом), Олег Воеводов (графика), Александр Батыру, Георгий Садков, Константин Якубов (фотокоры), Татьяна Чикунова (верстка), Мая Исаенкова (корректура), Илья Петрусевич (компьютерное обеспечение)
ЦВЕТОДЕЛЕНИЕ
Дизайн-центр «За рулем», Владимир Шухов (директор), тел. (095) 978-21-91, телефакс (095) 250-26-11
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Антонина Диричева
тел. (095) 267-30-65, 261-37-61
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Семен Шадрин, тел. (095) 978-03-89, 961-11-55, телефакс (095) 978-00-12
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ПОЛЕЗНЫЕ СТРАНИЦЫ»
Александр Мухин, тел. (095) 978-87-23, телефакс (095) 978-87-14

Формат 207x270 мм.
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 500 000 экз.
сертифицирован
Национальной тиражной службой
Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 207-27-33, факс 737-43-07
Телефонные опросы: тел. 262-38-28
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Техподдержка Kraftway тел. (095) 956-49-80

Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписка на журнал во всех отделениях связи СНГ.

Цена одного экземпляра по каталогу «Роспечать» – 33 рубля, розничная цена – свободная.

Подписной индекс издания на полгода 70321, на год 72390.

АНОНС

ЧИТАЙТЕ В ФЕВРАЛЬСКОМ НОМЕРЕ:



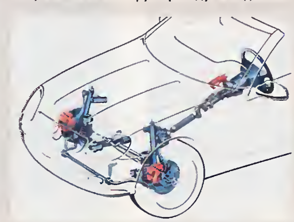
■ «Крайслер» в России – все еще довольно редкая марка. Надеясь сделать ее более популярной, фирма недавно вывела на рынок модель среднего класса «Себринг».

■ Неплохие позиции малыша «Дэу-Матиз» на российском рынке должно укрепить появление новой модификации с 1-литровым четырехцилиндровым двигателем и вариатором вместо коробки передач. Впечатлениями от нее делится испытатель ЗР.

■ Детищу итальянского концерна ФИАТ в восьмой раз достался титул «Автомобиль года». Несмотря на миниатюрность, новую «Панду» щедро оснастили новейшими устройствами для удобства и безопасности пассажиров.



■ В стремлении облегчить и обезопасить работу водителя конструкторы идут все дальше. Помимо привычных уже гидро- и электроусилителей руля, в ближайшие годы машины станут оснащать активным рулевым управлением.



■ Два популярных хэтчбека – ВАЗ-2114 и ВАЗ-2112 – принадлежат к разным поколениям, однако их различия далеко не исчерпываются внешностью. Анализируем, какие качества подталкивают к выбору той или иной модели.

■ Появление компактных моделей призвано оживить сбыт мини-вэнов на российском рынке. В нашем тесте сошлись недавние дебютанты от «Форда» и «Фольксвагена», а также весьма популярный в Европе вэн от «Опеля».



■ Спортивные автомобили нужны не только для опробования новых технических решений,



но и для создания динамичного, современного имиджа марки. Оценим с этих позиций раллийный вариант ВАЗ-2112.

■ «Колеса власти» – предмет вечного любопытства обывателей, не обязательно сидя-



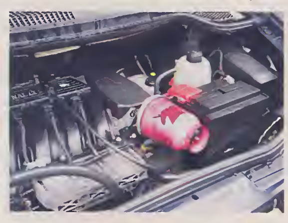
щих за рулем. Представляем автомобили правящей элиты разных стран.

■ Мобильность – важнейшее качество современной армии. Главную роль в этом игра-



ют автомобили, среди которых популярен «Урал» – чемпион по проходимости. Представляем его бронированный вариант.

■ В нашем «Автоклубе» делимся успешным опытом холодного пуска 16-клапанного мотора ВАЗ, рассказываем о различных марках универсального клея. Специалисты сервиса



дают рекомендации по тюнингу двигателей «Рено» и эксплуатации подержанного «Опеля-Омега».

■ Стремясь расширить круг покупателей, дилеры все чаще предлагают услугу «трейд-ин»: вы сдаете продавцу подержанный автомобиль, чью стоимость засчитывают при покупке нового. Мы решили, что эта схема заслуживает более пристального изучения.

■ Предупреждаем о возможности переноса или замены анонсированных материалов.

К ВАМ ЕДЕТ «ЗА РУЛЕМ»



Олег НЕСТЕРОВ, музыкант группы «Мегаполис», генеральный директор компании «Снегири-музыка»

«Автомобиль в моей жизни – больше, чем средство передвижения. В далеком 1992-м на последние деньги впервые купил «Жигули»-«шестерку». За три месяца, пока привыкал к московской езде, похудел на 18 килограммов и впервые в жизни закурил (а что было бы теперь?). Сейчас в нашей семье уже два автомобиля: «Иван-Царевич» – «Мерседес-230» и верная «Нина» – «Дэу-Нексия». Ее я выиграл, приняв участие в телепрограмме «Перехват». В 1997 году я был ее первым победителем – удалось перехитрить цвет московской ГАИ, оторваться от погони и продержаться целых 35 минут! С «Ниной» очень люблю путешествовать – на русский Север, в Европу.

Всем читателям «За рулем» пожелал бы в новом году исполнения их автомобильной мечты. А любимому журналу – как можно дольше держаться на пике читательского интереса».

ОТВЕТЫ НА ЗАДАЧИ ЭКЗАМЕНА НА ДОМУ (с. 153): 1, 6, 7, 10, 13, 18, 19, 24

I. Пункт 11.5 запрещает обгонять транспортное средство, производящее обгон или объезд.
II. Такой маневр потребует движения задним ходом, которое на перекрестках запрещено.
III. Знак 1.9 «Разводной мост» – предупреждающий и устанавливается в населенных пунктах на расстоянии 50–100 метров до опасного участка (то есть место остановки грузового автомобиля находится вне пределов моста). Интервал до линии разметки также не имеет значения, поскольку пункт 12.4 регламентирует расстояние только до сплошной линии.
IV. Опознавательный знак «Тихоходное транспортное средство» (пункт 8 Основных положений) устанавливается на механических транспортных средствах, для которых предприятием-изготовителем установлена максимальная скорость не более 30 км/ч. Водитель трактора нарушает требование пункта 9.5 Правил: транспортные средства, скорость которых не превышает 40 км/ч, в данном случае должны двигаться по крайней правой полосе.
V. Обгон не запрещен, так как в данном случае перекресток регулируемый, а выезжать в ходе маневра на встречную полосу не придется. По этой же причине не важно, будет до поворота закончен обгон или нет (см. пункт 11.5 ПДД).
VI. Знак 3.17.12 «Опасность» запрещает движение всех транспортных средств (приложение 1 к ПДД). Единственное исключение согласно пункту 3.1 Правил – пожарный автомобиль (при условии включения проблескового маячка синего цвета).
VII. В принципе, согласно пункту 8.3 Правил, при съезде с дороги водитель должен предоставить преимущество велосипедистам, путь движения которых он пересекает. Однако в данном случае (велосипедист едет по краю проезжей части) водитель автомобиля должен, прежде всего, руководствоваться пунктом 8.5 ПДД, то есть перед поворотом занять соответствующее крайнее положение на проезжей части (разумеется, уступив перед перестроением дорогу велосипедисту). В этом случае данный конфликт и не возник бы.
VIII. Прежде всего, следует помнить, что мопед не относится к механическим транспортным средствам (см. пункт 1.2 Правил), речь идет только об автомобиле, автобусе и трамвае, водители которых будут руководствоваться требованиями пунктов 13.9 и 13.11 ПДД. Таким образом, первым проедет трамвай, который находится на главной дороге, затем легковой автомобиль (естественно, уступив дорогу мопеду, также находящемуся на главной дороге), затем автобус.

ЗАДАЧИ ПОДГОТОВИЛ **ДМИТРИЙ МИТРОШИН**

ВНИМАНИЕ!

Для получения гонорара просим авторов указывать фамилию, полные имя и отчество, дату и место рождения, адрес с почтовым индексом, серию и номер паспорта, кем и когда выдан, номера ИНН и свидетельства государственного пенсионного страхования, контактный телефон.